



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

РЕШЕНИЕ

ПО ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА

№ 1-1/2022 г.

На основание чл. 94, ал. 1, т. 5 и чл. 99, ал. 2 и ал. 3, във връзка с чл. 93, ал. 9, т. 1 от Закона за опазване на околната среда (ЗООС), чл. 19, ал. 1 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда (Наредбата за ОВОС), § 3 от Преходна разпоредба към изменение и допълнение на Закона за опазване на околната среда (ДВ, бр. 54/2020 г.) и във връзка с чл. 31, ал. 4 от Закона за биологичното разнообразие (ЗБР) и чл. 39, ал. 12 и 13 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони, (Наредбата за ОС)

ОДОБРЯВАМ

Осъществяването на инвестиционно предложение (ИП) за „Модернизация на железопътна линия Видин - София“: Железопътен участък I: Видин – Медковец“

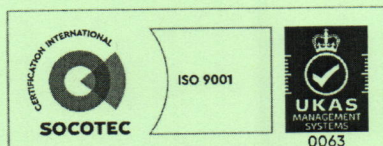
Възложител: Държавно предприятие „Национална компания железопътна инфраструктура“

със седалище: гр. София 1233, бул. „Кн. Мария Луиза“ № 110

Кратко описание на инвестиционното предложение:

ИП за „Модернизация на железопътна линия Видин – София“: железопътен участък I: Видин – Медковец“, предвижда изграждане на железопътна магистрала, която да обслужва населението, вътрешния и международния товарен трафик. С проектът се цели да се осигури оперативна съвместимост на инфраструктурата, оборудването, системите за управление, експлоатация и безопасност, както и свързаност с европейските жп мрежи чрез прилагането на унифицирани стандарти.

ИП разглежда модернизиране на важна железопътна линия, с национално и международно значение и потребност, чрез която се осъществява връзката с новия пътен и железопътен мост на р. Дунав при Видин - Калафат, железопътния тунел под Босфора в Истанбул, модернизацията на линията Анкара - Истанбул, модернизацията на линията Калафат - Крайова в Румъния и други инфраструктурни проекти по протежение на



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

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



европейски транспортен коридор „Ориент/Източно-Средиземноморски“ и по железопътен товарен коридор 7 „Ориент коридор“.

През 2009 г. е разработен Идеен проект за „Модернизация на железопътната линия Видин-София“. За железопътен участък I: Видин - Медковец са разработени три варианта: Вариант 1 (червен); Вариант 2 (син) и Вариант 3 (зелен). За ИП „Модернизация на железопътна линия Видин - София“ е проведена процедура по ОВОС и ОС, приключила с Решение по ОВОС № 1-1/2012 г. на министъра на околната среда и водите, с което ИП е одобрено, по Вариант 1 (червен) за участък I: Видин – Медковец.

През 2015 г. при разработване на актуализацията на идейния проект за железопътен участък I: Видин – Медковец е извършено проучване на трафика и анализ разходи и ползи, което показва, че икономически оправдано и допустимо за финансиране е изграждането на единична жп линия в участъка „Видин - Медковец“. В изпълнение на заданието за проектиране с основна цел оптимизация на разходите, е разработен нов вариант на трасето на жп линията [Вариант В (син вариант)], който в по-голямата си част съвпада с одобреното с Решение по ОВОС № 1-1/2012 г. трасе от идеен проект 2009 г., но с допустими промени по отношение на радиуси и наклони, като е направена значителна оптимизация на строителните разходи и е изпълнена целта на заданието за проектиране на технически проект.

За ИП „Модернизация на железопътна линия Видин - София: Актуализация на проекта и подготовка на железопътен участък I: Видин - Медковец“ през 2015 г. е проведена процедура по преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС. Процедурата е приключила с постановяване на Решение № 12-ПР/2015 г. на министъра на околната среда и водите, с характер „да не се извършва ОВОС“. Решение № 12-ПР/2015 г. е загубило правно действие.

През 2015 – 2017 г. е изработен Технически проект, по новия вариант [Вариант В (син вариант)], и подготовка за строителство на железопътен участък Видин-Медковец по проект „Проектиране на строителството на железопътната линия Видин-София: актуализация на проекта и подготовка на железопътен участък „Видин - Медковец“, Обособена позиция 2: Актуализация на идеен проект и изработване на Подробни устройствени планове и технически проект за жп участък „Видин - Медковец“. Проект във фаза Технически проект от 2015 - 2017 г. за: „Модернизация на железопътна линия Видин – София“: железопътен участък I: Видин – Медковец“.

Като цяло техническите параметри на ИП (Технически проект от 2015 - 2017 г.) не са променяни с изключение на големината на засегнатите площи за реализирането му. След приключване на всички дейности на фаза изработване на Технически проект е направено прецизиране на техническите параметри и засегнатите терени, в обхвата на ИП, като са установени известни малки разлики, касаещи засегнатите площи за отчуждаване и параметрите на някои съоръжения.

Предмет на настоящата процедурата по ОВОС е проектното решение във фаза Технически проект от 2015 - 2017 г. за: „Модернизация на железопътна линия Видин – София“: железопътен участък I: Видин – Медковец“.

ИП е свързано с реализацията на проекта „Модернизация на железопътната линия Видин – София“, за който е извършена оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС) и оценка за съвместимост (ОС) с предмета и целите на опазване на защитените зони от екологичната мрежа „Натура 2000“. Процедурата е приключила с Решение по ОВОС № 1-1/2012 г. на министъра на околната среда и водите, с което е одобрено реализирането на ИП за „Модернизация на железопътната линия Видин – София“.

Модернизацията на жп участъка „Видин – Медковец“ е предвиден за финансиране по Механизъм за свързаност на Европа. Реализацията му е част от изпълнението на инвестиционен проект „Модернизация на железопътната линия Видин

– София“, който е обявен за обект с национално значение с Решение № 509 от 8 юли 2011 г. на Министерски съвет на Република България.

ИП е свързано с усвояване на нови площи, които подлежат на отчуждаване, когато се отнася до изграждането на обекти – публична държавна собственост.

Железопътната линия е линеен обект, разположен на територията на областите Видин и Монтана.

ИП за „Модернизация на железопътна линия Видин – София“: железопътен участък I: Видин – Медковец“, предвижда изграждане на железопътна магистрала, която да обслужва населението, вътрешния и международния товарен трафик. Основната цел на изпълнението на проекта е изграждане на електрифицирана единична железопътна линия за проектна скорост 160 км/ч, в съответствие с изискванията на Европейския съюз и постигане на по-комфортни условия на движение.

В обхвата на настоящето ИП се включва: строителство на нова жп линия и съоръжения към нея, изграждане на нови жп гари, изграждане на нови жп спирки, изграждане на водовземни съоръжения на територията на новите жп гари, изграждане на пътни връзки, пресичания на съществуващи републикански, общински и селскостопански пътища. Изграждане на пътни отсечки, осигуряващи връзката с новопроектираните жп гари и спирки, път обслужващ приемно здание към новите гари. Проектирани са нови пътни участъци от селскостопански пътища и рехабилитация на съществуващи кръстовища, включително и разширение. Предвидените новопроектирани пътища и връзки са в обхвата на новата жп линия. ИП включва и изпълнение на реконструкции на съоръжения и линейни мрежи, собственост на други ведомства.

Проектното трасе включително нови жп гари и спирки преминава по нов терен, през землищата на следните населени места: с. Медковец, гр. Брусарци, с. Дъбова махала, с. Княжева махала, с. Тополовец, с. Дреновец, с. Воднянци, с. Извор, с. Лагошевици, с. Въртоп, с. Гайтанци, с. Цар Симеоново, с. Жеглица, гр. Дунавци, с. Слана бара и гр. Видин. Железопътното трасето на железопътен участък I: „Видин - Медковец“ засяга общини Медковец, Брусарци, Ружинци, Димово и Видин, области Видин и Монтана. Общата дължина на железопътен участък I: Видин – Медковец на жп линия „Видин – София“ ще бъде 64.468 км.

Инвестиционният проект, фаза Технически проект от 2015 – 2017 г., включва изпълнението на следните подучастъци: Подучастък № 41: междугарие Медковец - Дъбова махала: от км 84+925 до км 98+650 (дължина 13.725 км); Подучастък № 42: нова гара Дъбова махала: от км 98+650 до км 99+800 (дължина 1.150 км); Подучастък № 43 междугарие Дъбова махала - Воднянци, от км 99+800 до км 110+975 (дължина 11.175 км); Подучастък № 44 нова гара Воднянци, от км 110+975 до км 112+100 (дължина 1.125 км); Подучастък № 50: междугарие Воднянци - Срацимир, от км 112+100 до км 127+925 (дължина 15.825 км); Подучастък № 51: нова гара Срацимир, от км 127+925 до км 129+000 (дължина 1.075 км); Подучастък № 52: междугарие Срацимир - Видбол, от км 129+000 до км 141+700 (дължина 12.700 км); Подучастък № 48 нова гара Видбол, от км 141+700 до км 142+775 (дължина 1.075 км) и Подучастък № 49: междугарие Видбол - Видин, от км 142+775 до км 149+393 (дължина 6.618 км).

Подучастък № 41: междугарие Медковец - Дъбова махала

Подучастък № 41 е от км 84+925 до км 98+650, с дължина 13.725 км.

Проектното решение на трасето е направено като е взета под внимание препоръката на поделение Управление на движението на влаковете и капацитета (УДВК) за запазване на съществуващата жп линия в междугарието Медковец - Брусарци. След гара Медковец проектното трасе е разположено вляво на съществуващата жп линия. Във връзка с препоръката на поделение УДВК за запазване на съществуващата жп линия в междугарието Медковец – Брусарци се налага

изместване на съществуващата жп линия от км 88+300 до км 91+406, като в тази зона са проектирани две единични жп линии.

На км 91+168.54 проектното трасе пресича отново съществуващата жп линия като се отправя към отсрещния склон, който пресича с тунел № 1 с дължина 325 м.

След тунел № 1 проектното трасе пресича река Гаговица чрез мост с дължина $L=60.50$ м. На км 94+210 и на км 96+414 проектното трасе пресича съществуващ асфалтов път III-112 (Арчар - Лом) Добри дол - Дреновец - Дъбова махала - Брусарци - Смирненски - Славотин - о.п. Монтана) чрез пътен надлез.

На км 96+450.22 започва лява хоризонтална крива, като в правата след нея е разположена нова жп гара Дъбова махала. Преди гара Дъбова махала, на км 98+548, проектната жп линия отново пресича съществуващата жп линия.

Подучастък № 42: нова гара Дъбова махала

Подучастък № 42 е от км 98+650 до км 99+800, с дължина 1.150 км.

Новата жп гара Дъбова махала е разположена северно от с. Дъбова махала. В жп гара Дъбова махала са проектирани три електрифицирани коловоза. Придвижването на пътниците от приемното здание до 2-ри перон ще се осъществява чрез пешеходен подлез. За безпроблемното придвижване на лица с намалена подвижност са предвидени асансьори. Във входната гърловина е проектирана жп връзка свързваща трети гаров коловоз със съществуващата жп линия за гара Брусарци. Така се дава възможност през гара Брусарци да преминават всички регионални пътнически влакове.

Новата жп гара включва: нова сграда на приемно здание, автомобилен паркинг, обръщало за моторни превозни средства (МПС), два перона за първи и трети коловози с дължина по 150 м и широчина 3 м, навес на 2-ри перон и „топла“ чакалня, пешеходен подлез и монтажна площадка.

В южната страна на жп гарата, от км 98+800 до км 99+325, е предвиден шумозащитен екран с дължина 525 м и височина 2 м. Той ще предпазва гражданите, живеещи в близост до жп гарата, от шума генериран при експлоатацията на жп гарата.

Подучастък № 43 междугарие Дъбова махала – Воднянци

Подучастък № 43 е от км 99+800 до км 110+975 с дължина 11.175 км.

След жп гара Дъбова махала трасето продължава в посока северозапад, като веднага след последната стрелка жп линията пресича съществуващ асфалтов път IV-112 и дере. На км 100+164.81 започва дясна хоризонтална крива, която пресича река Лом с жп мост на км 100+750 с дължина 218 м. Трасето продължава в посока север-северозапад като минава между селата Дреновец и Тополовец.

На км 101+500 е проектирана нова жп спирка Дреновец. Перона е с дължина 150 м и широчина 3 м, и височина 0.55 м над кота глава релса, като на него е проектиран и навес. Проектирани са още пътна връзка до спирката и паркинг.

След спирка Дреновец жп трасето пресича съществуващ асфалтов път с пътен подлез. На км 105+915.86 започва лява хоризонтална крива и преходни криви, след която следва дясна хоризонтална крива, като правата след последната влиза в нова жп гара Воднянци.

В подучастъка, проектното трасе избягва криволичещото корито на река Лом и я пресича на км 100+750 с жп мост $L=218$ м.

Подучастък № 44 нова гара Воднянци

Подучастък № 44 е от км 110+975 до км 112+100 с дължина 1.125 км.

Нова жп гара Воднянци е разположена на около 2 км североизточно от с. Воднянци. В жп гара Воднянци са проектирани три електрифицирани коловоза. Придвижването на пътниците от приемното здание до 2-ри перон ще се осъществява

чрез пасарелка намираща се на км 111+587. За безпроблемното придвижване на лица с намалена подвижност са предвидени асансьори в двата края на пасарелката.

Новата разменна жп гара включва: нова сграда на приемно здание, автомобилен паркинг, обръщало за МПС, два перона за първи и трети коловози с дължини по 150 м и широчина мин. 3 м, навес на 2-ри перон и „топла“ чакалня, пасарелка, монтажна площадка.

За връзка на гарата с пътната мрежа е предвиден нов асфалтов път Г9 от приемно здание до съществуващ асфалтов път 1142.

Гарата се пресича от съществуващ полски път, който е предвиден да се измести като пресича жп линията със селскостопански надлез на км 112+239.

Подучастък № 50: междугарие Воднянци – Срацимир

Подучастък № 50 е от км 112+100 до км 127+92, с дължина 15.825 км.

След жп гара Воднянци трасето продължава в посока северозапад, като на км 113+046 е проектиран виадукт с дължина 142.60 м. След него трасето продължава с дясна хоризонтална крива. На км 114+233 е проектиран прокар, който ще осигури спокойното преминаване на животните под жп линията.

На км 115+755 е проектиран виадукт с дължина 216 м, след който с дясна хоризонтална крива трасето се отправя в посока север-северозапад. На км 117+085 следва поредния виадукт с дължина 365 м, с който се преминава над р. Скомля. На км 117+727, отново с виадукт с дължина 216 м, се преодолява Селския дол, след който следва лява хоризонтална крива.

На км 119+832 започва права с дължина 1428 м, в която е разположена нова жп спирка Извор. В дясно на жп линията е проектиран перон с дължина 150 м и широчина 3 м. На перона е проектиран навес, който ще подслонява пътниците. До спирката е проектиран паркинг за МПС и пътна връзка, с паважна или асфалтова настилка, която се включва в близо намиращия се асфалтов път. Достъпа до перона на лица с намалена подвижност е осигурен чрез рампа.

На км 124+906 е проектиран най-дългият виадукт в проекта с дължина от 1126 м и височина около 120 м, чрез който се преодолява дефилето на река Арчар. На км 125+947 е проектиран виадукт с дължина 216 м, като в оставащия участък от 351 м проектното трасе е в изкоп, който се явява като естествена шумозащитна стена.

На км 126+730 започва дясна хоризонтална крива с радиус 1500 м, след която следва нова жп гара Срацимир. На км 127+442 е проектиран прокар, който ще осигури безпрепятственото преминаване на животните под жп линията.

Подучастък № 51: нова гара Срацимир

Подучастък № 51 е от км 127+925 до км 129+000, с дължина 1.075 км.

Нова жп гара Срацимир е разположена на около 900 м източно от съществуваща жп гара Срацимир. В жп гара Срацимир са проектирани три електрифицирани коловоза. На първи и трети коловози са предвидени перони с дължини по 150 м и широчина 3 м. Придвижването на пътниците от приемното здание до 2-ри перон ще се осъществява чрез пасарелка намираща се на км 128+470. За безпроблемното придвижване на лица с намалена подвижност са предвидени асансьори в двата края на пасарелката.

Новата разменна жп гара включва: нова сграда на приемно здание, автомобилен паркинг, обръщало за МПС, два перона за първи и трети коловози с дължини по 150 м и широчина мин. 3 м, навес на 2-ри перон и „топла“ чакалня, пасарелка.

За връзка на гарата с пътната мрежа е предвиден нов асфалтов път Г9 от приемно здание до съществуващ асфалтов път за село Въртоп. След обръщалото за МПС новият асфалтов път продължава като служебен път Г6 с паважна настилка. Гарата се пресича на км 128+854 от съществуващ асфалтов път за село Въртоп като пресичането ще се реализира на две нива с пътен надлез.

Подучастък № 52: междугарие Срацимир – Видбол

Подучастък № 52 е от км 129+000 до км 141+700, с дължина 12.700 км.

След гара Срацимир проектното трасе продължава в североизточна посока, като чрез две хоризонтални криви е избегнато пресичане на горски площи. На км 131+425 е проектиран виадукт с дължина 214.60 м, чрез който се преодолява пресечената клисура като минава на срещуположния склон.

На км 131+592 трасето се пресича с асфалтовия път за село Гайтанци с пътен подлез. Преминава на 270 м северно от село Гайтанци. На км 132+931 започва лява хоризонтална крива, която отправя трасето в северна посока. На км 133+687 и на км 135+012 са предвидени два виадукта с дължини съответно 756 м и 792.60 м.

На км 135+675 е първият портал на тунел № 2, а на км 138+650 - вторият, като дължината на тунела е 2 975 м. В близост до всеки от порталите е проектиран противопожарен пункт (евакуационна площадка), до който е проектиран и път за достъп. Противопожарният пункт при първия портал включва техническа сграда и резервоар за вода, при втория портал - техническа сграда, резервоар за вода и утайтелен резервоар. Предвидени са и две евакуационни шахти.

На км 140+131.93 започва лява хоризонтална крива. След кривата следва права, на която е разположена нова гара Видбол.

Проектното трасе пресича съществуващ асфалтов път на км 140+625, като той се измества и пресича жп линията на км 140+557 с пътен подлез. След пътния подлез е проектиран виадукт на км 140+950 с дължина 407 м, с който се премества река Видбол и съществуващия бетонов път за помпена станция Дунавци.

Подучастък № 48 нова гара Видбол

Подучастък № 48 е от км 141+700 до км 142+775, с дължина 1.075 км.

Новата жп гара Видбол е разположена на 500 м източно от град Дунавци. В жп гара Видбол са проектирани три електрифицирани коловоза. На първи и трети коловози са предвидени перони с дължини по 150 м и широчина 3 м. Придвижването на пътниците от приемното здание до 2-ри перон ще се осъществява чрез пешеходен подлез проектиран на км 142+242. В зоните при изход/вход на подлеза пероните са с широчина 6 м. За безпроблемното придвижване на лица с намалена подвижност са предвидени асансьори в двата края на пешеходния подлез.

Новата разменна жп гара включва: нова сграда на приемно здание, автомобилен паркинг, обръщало за МПС, два перона за първи и трети коловози с дължини по 150 м и широчина мин. 3 м, навес на 2-ри перон и „топла“ чакалня, пешеходен подлез.

За връзка на гарата с пътната мрежа е предвиден нов асфалтов път Г9 от приемно здание до републикански път I-1 /Е-79/(Граница Румъния - о.п. Видин - Димово - Ружинци - Белотинци – о.п. Монтана – о.п. Враца - Мездра - Ботевград - Горни Богров - ок.п. София - Даскалово - о.п. Дупница - о.п. Благоевград - о.п. Симитли - Кресна - Кулата - граница Гърция). След обръщалото за МПС-а новият асфалтов път продължава като служебен път Г6 с паважна настилка.

Нова гара Видбол попада върху съществуващи въздушни електропроводни линии, които се изместват.

Подучастък № 49: междугарие Видбол – Видин

Подучастък № 49 е от км 142+775 до км 149+393, с дължина 6.618 км.

След жп гара Видбол трасето продължава в посока север, като на км 142+867 е проектиран мост над река Войнишка с дължина 148 м. На км 143+982 проектната ос пресича републикански път I-1 /Е-79/ с жп надлез с дължина 73 м.

От км 144+092 до км 145+075 проектното трасе пресича поредица от напоителни канали. На км 144+950 започва дясна хоризонтална крива с радиус 1750 м и преходни

криви с дължина от 188 м. След тази крива, трасето се отправя към съществуваща жп гара Видин – гранична гара за товарни влакове.

На км 148+203 е проектиран мост с дължина 123 м, който премества река Тополовец. След това трасето продължава в североизточна посока като при км 149+393.39 се включва в стрелката на съществуваща жп гара Видин.

ИП за „Модернизация на железопътна линия Видин – София“: железопътен участък I: Видин – Медковец“ включва изграждане на пътни връзки, пресичания на съществуващи републикански, общински и селскостопански пътища. Изграждане на пътни отсечки, осигуряващи връзката с новопроектираните жп гари и спирки, път обслужващ приемно здание към новите гари. Проектирани са нови пътни участъци от селскостопански пътища и рехабилитация на съществуващи кръстовища, включително и разширение. За някои от пътните участъци се предвижда промяна на геометрията в план и профил и разширение. Във връзка с промяна на геометрията в план и профил и излизане от обхвата на съществуващите пътища се налагат отчуждения, включени в изработен подробен устройствен план – парцеларен план. Предвидените новопроектирани пътища и връзки са в обхвата на новата жп линия.

ИП също така включва: изграждане на системи за сигнализация и телекомуникация, канална мрежа за оптичен кабел, изграждане на контактна мрежа, стълбове и фундаменти, реконструкция и модернизация на тягова подстанция „Брусарци“ и реконструкция и модернизация на тягова подстанция „Видин“.

За ИП за „Модернизация на железопътна линия Видин – София“: железопътен участък I: Видин – Медковец“ не се разглеждат алтернативни варианти по отношение на трасето, поради факта, че Техническият проект е разработен по следата на Вариант В (актуализиран идеен проект от 2015 г.), който в по-голямата си част съвпада с одобреното с Решение по ОВОС № 1-1/2012 г. и за който е проведена процедура по преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС - приключила с постановяване на Решение № 12-ПП/2015 г. на министъра на околната среда и водите, с характер „да не се извършва ОВОС“.

В доклада за ОВОС е разгледана и „Нулева алтернатива“, при която ИП няма да бъде реализирано. Посочено е също, че тази алтернатива не води до повишаване на устойчивото развитие на националния транспортен пазар и конкурентната интеграция на българската железопътна мрежа в европейските и евразийски транспортни пазари.

След направена проверка относно местоположението и обхвата на ИП е установено, че същото не попада в границите на защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии (ЗЗТ).

Част от предвидените в ИП дейности ще се извършват в границите на защитени зони (Натура 2000 места) по смисъла на ЗБР:

- BG0000498 „Видбол“, обявена със Заповед № РД-1037/17.12.2020 г. (обн., ДВ, бр. 19/2021 г.) на министъра на околната среда и водите, BG0000518 „Въртопски дол“ и BG0000503 „Река Лом“, включени в списъка със защитени зони, приет с Решение № 122/02.03.2007 г. на Министерския съвет (обн., ДВ, бр. 19/2021 г.).

- Част от дейностите, свързани с реализацията на железопътния участък ще се осъществяват в близост (на около 700 м) до границите на защитена зона BG0000532 „Остров Близнаци“ за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна, обявена със заповед № РД-696/25.08.2020 г. на министъра на околната среда и водите (обн., ДВ, бр. 81/2020 г.).

Предвид разпоредбата на чл. 31, ал. 1 от ЗБР и чл. 2, ал. 1, т. 1 от *Наредбата за ОС*, ИП е подложено на оценка за съвместимостта му с предмета и целите на опазване в защитените зони от екологичната мрежа Натура 2000 . След преценка на основание чл. 39, ал. 3 от *Наредбата за ОС*, съгласно която ИП има вероятност да окаже значително

отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в посочените по-горе защитени зони, и дадени съгласно чл. 39, ал. 5 от същата Наредба указания, е изготвен доклад за оценка на степента на въздействието върху защитените зони (ДОСВ). Очакваните въздействия на ИП върху предмета и целите на защитените зони са подробно разгледани и оценени в ДОСВ.

поради следните мотиви и фактически основания:

В доклада за ОВОС е разгледано съществуващото състояние на компонентите и факторите на околната среда и е направен анализ на очакваните въздействия от реализацията на ИП върху околната среда и здравето на хората. Обобщеното въздействие на емитираните замърсители по време на строителството и експлоатацията върху компонентите на околната среда може да се класифицира като незначително, краткосрочно за периода на строителство, постоянно при експлоатация, пряко и обратимо, с малък териториален обхват и с незначителен кумулативен ефект, в съответствие с приетите национални и европейски нормативни изисквания, и не предполага негативни въздействия върху здравето на хората, компонентите и факторите на околната среда, поради следното:

1. По отношение на атмосферния въздух:

1.1. Периодът на строителните работи ще продължи няколко години. Замърсяването на атмосферния въздух през този период ще бъде незначително, в локален мащаб и без въздействие върху останалите компоненти на околната среда. Не се очаква замърсяване в населени места.

1.2. Не се очаква надвишаване на съответните норми по отношение на ФПЧ_{10} и съответно големи разлики в приземните концентрации, тъй като се предвижда изграждане на електрифицирана единична железопътна линия за проектна скорост 160 км/час. В и извън трасето на жп линията няма зони с приземни концентрации на ФПЧ_{10} над нормите.

1.3. По време на експлоатацията на жп линията, замърсяването ще бъде импулсно и краткотрайно, с малка мощност на емисията.

1.4. При модернизацията на железопътна линия, свързано с полагане на баластовата призма ще бъде емитиран прах, от баластова призма около 28 тона прах и от насип за предпазен (противозамръзващ/усилващ) пласт около 45 тона прах. Праховите частици с размери над 10 μm (респ. 15 μm - 30 μm) ще се утаяват на около 20 – 50 м от трасето в зависимост от метеорологичните условия, а по малките ще се разсейват в околната среда и ще бъдат отмивани или утаявани след коагулация и уедряване на сравнително големи разстояния. По-малките фракции на праха, включително тези с респираторен размер под 10 μm (респ. 2 μm - 10 μm) ще бъдат засегнати от турбуленцията на въздушните маси в приземния слой и ще бъдат разсеяни в атмосферата. Основни източници на респираторни частици ще бъдат отпадъчните газове от двигателите с вътрешно горене на земекопната техника и транспортните средства.

1.5. Не се очаква кумулативен ефект от електрифицираната на жп линия, тъй като замърсяването на атмосферния въздух по отношение на ФПЧ_{10} ще се дължи основно на пътните отсечки, които жп линията пресича, а не на самата жп линия.

2. По отношение на водите:

2.1. Не се предвиждат дейности при реализацията на ИП, при които да се формират отпадъчни промишлени води, които да доведат до замърсяване на подземни и повърхностни водни обекти. Също така не се очакват съществени негативни въздействия върху състоянието на повърхностните водни тела.

2.2. Имайки предвид, че през етапите на строителство и експлоатация не е необходимо използване на химикали и реагенти за реализацията на ИП, не се налага заустване на замърсени промишлени отпадъчни води в повърхностни и подземни водни

обекти. Имайки предвид и ограничените водни количества, които ще се използват, то не се очаква замърсяване на повърхностни и подземни води.

2.3. При прокарването на тунелите ще се формират дренажни водни количества, вероятно с незначителни количества, които могат да съдържат повишени съдържания на неразтворени вещества – глинести и прахови частици от вместващите тунелните изработки скали.

2.4. През периода на експлоатация ще се формират единствено битови отпадъчни води от персонала и пътниците в гарите. Предвижда се отпадъчните битови води да се събират в изгребни ями и редовното им почистване от лицензирани фирми.

2.5. В доклада по ОВОС е направено е заключение, че въздействието върху повърхностните води от реализацията на ИП за „Модернизация на железопътна линия Видин-София“: железопътен участък I: Видин – Медковец“, ще е с ниска степен на въздействие, незначително, с несъществено значение за тяхното екологично и химично състояние.

2.6. Реализацията на ИП не съдържа дейности, които да водят до замърсяване на подземните води. Не се очакват негативни въздействия върху състоянието на подземните водни тела.

2.7. Въздействие върху състоянието на подземните водни тела може да се очаква главно в района, в които е необходимо да се извършат съществени изкопни работи – тунелите. Тези въздействия касаят частично осушаване на подземните водни тела по протежение на зоната на изкопните дейности. Поради значителната разчлененост (респективно дренираност) на терена тези въздействия могат да се определят като незначителни. Отсъствието на значително въздействие се обосновава и от ниските капацитивни и филтрационни характеристики на разреза, през който ще се прокарват.

2.8. По време на експлоатацията на ИП не се очаква негативно въздействие върху състоянието на подземните водни тела. Основна опасност има в случаи на аварии главно с течни товари. Случаите на аварии, и особено тези с разливи на течни товари и вещества, са изключително редки и не могат да предизвикат дълготрайно въздействие (емитиране на замърсители) върху състоянието на подземните водни тела.

2.9. Въздействието върху подземните води от реализацията на ИП, ще е незначително - с отсъствие на въздействие върху химичното им състояние и незначително въздействие върху количественото им състояние при спазване на условията, заложи в разрешителните за водовземане и ще се прояви основно през периода на експлоатация.

2.10. Не се засягат санитарно-охранителни зони около водоизточници за питейно битово водоснабдяване, учредени по условията и реда на Наредба № 3/2000 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.

3. По отношение на земните недра:

3.1. ИП няма да въздейства негативно върху състоянието на земните недра. Не се засягат концесионни площи находища на подземни богатства заведени в Националния баланс на запасите и ресурсите.

3.2. Основно въздействие върху земните недра се очаква по време на строителството на двата тунела включени в ИП.

3.3. Съгласно направените в доклада за ОВОС заключения, като цяло въздействията върху земните недра могат да се определят с ниска степен, като въздействието върху земните недра по време на изграждане на тунелите може да бъде определено със средна степен на проявление.

4. По отношение на почвите:

4.1. При изграждането на железопътната линия, в етапа на строителство ще се унищожи безвъзвратно повърхностната геоложка основа, земи и почви в следата на нови трасета и съоръженията към тях и непосредствено в обхвата на железопътната линия.

4.2. Въздействието върху земите и почвите ще бъде пряко и отрицателно и е свързано главно с механично увреждане на земите и промяна в тяхното предназначение за новите участъци на жп линията и всички необходими съоръжения, като нови гари и спирки, мостове, тунели, надлези, и др.

4.3. Очакваните въздействия върху земите и почвите се определят като незначителни - ще имат временен и локален характер само в обхвата на строителните площадки.

4.4. Въздействието върху прилежащите почви по време на строителството от неорганизиран източници - прах и замърсители от двигатели с вътрешно горене ще е незначително, локално по място (в рамките на строителната обекти), кратковременно в периода на строителство и до известна степен в зависимост от атмосферното време.

4.5. Други очаквани въздействия върху земите и почвите, като „утъпкване/уплътняване“ са възможни в резултат на неконтролирано движение на строителна и транспортна механизация извън строителната полоса и определените железопътни трасета. Възможни са и локални замърсявания на почвите с гориво и масла при възникнали аварии на техника.

5. По отношение на биологичното разнообразие, защитени територии и зони:

5.1. Трасето на железопътен участък I: Видин – Медковец не засяга пряко защитени територии по смисъла на ЗЗТ. Най-близката такава е Защитена местност (ЗМ) „Острови Близнаците“, отстояща на над 1.2 км от оста на жп линията.

5.2. Реализацията на ИП „Модернизация на железопътна линия Видин-София, Железопътен участък 1: Видин – Медковец“ няма да доведе до значително отрицателно въздействие върху предмета и целите на опазване на защитени зони BG0000498 „Видбол“, BG0000518 „Въртопски дол“, BG0000503 „Река Лом“ и BG0000532 „Остров Близнаци“ за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна, както и върху специфичните подробни цели на опазване на защитени зони BG0000498 „Видбол“ и BG0000503 „Река Лом“.

5.3. Реализирането на ИП няма да наруши целостта, структурата и функциите на защитените зони, тъй като се засягат незначителни площи от тях, както следва: 0,902 ха, което представлява 0,05 % от общата площ на защитена зона BG0000503 „Река Лом“; 2,186 ха, което представлява 0,215 % от общата площ на защитена зона BG0000518 „Въртопски дол“ и 0,1665 ха, което представлява 0,013 % от общата площ на защитена зона BG0000498 „Видбол“. Отстоянието на около 700 м от защитена зона BG0000532 „Остров Близнаци“ на трасето не предполага, както преки така и косвени въздействия върху нея.

5.4. Степента на отрицателните въздействия, изразяващи се в загуба, увреждане и/или фрагментация на природни местообитания и местообитания на видове ще е незначителна, тъй като се засягат ограничени площи от тях, както следва:

5.4.1. Защитена зона BG0000503 „Река Лом“

5.4.2. При реализацията на ИП ще се засегнат две природни местообитания, предмет на опазване в зоната - 3260 Равнинни или планински реки с растителност от *Ranunculion fluitantis* и *Callitriche-Batrachion* и 91E0 Алувиални гори с *Alnus glutinosa* и *Fraxinus excelsior*, от които по време на строителството ще бъдат унищожени, съответно фрагментирани площи под 1 % от представеността им в зоната, поради което въздействието върху тях се оценява като незначително. От площта местообитание 3260 в зоната се засягат 0,0242%, а от 91E0 – 0,0361%. С приключване на строителните дейности, част от засегнатите площи от местообитание 3260 ще се възстановят. Засегнатата ще остане само площта, заета от стъпките на колоните на мостовото

съоръжение, която е 0,006 % от площта на местообитанието в зоната. Строителството на мостовото съоръжение ще засегне малка площ от един полигон на местообитание 91E0, който е далеч от обхвата на трасето. Оставащата незасегната територия ще е с достатъчна площ, за да запази местообитанието характеристиките си.

5.4.3. Въздействието върху местообитанията на видовете и техните популации, предмет на опазване в защитената зона ще бъде незначително, тъй като ж.п. линията в по-голямата си част ще пресече зоната чрез мостово съоръжение. След приключване на строителството се очаква разделените полигони с местообитания на видове да възстановят целостта си.

5.4.4. Реализацията на ИП ще окаже пряко въздействие върху местообитанията на следните безгръбначни видове, предмет на опазване в зоната – Бръмбар рогач (*Lucanus cervus*), бисерна мида (*Unio crassus*) и Ивичест теодоксус (*Theodoxus transversalis*). Поради малката засегната площ – 0,0249 % от потенциалните местообитания на бръмбара рогач в зоната, въздействието ще бъде незначително и няма да доведе до промени в числеността и структурата на популацията му. По време на модернизацията на жп линията ще бъдат засегнати 0,0036 % от потенциалните местообитания на бисерната мида в зоната и 0,0042% от потенциалните местообитания на ивичестия теодоксус. Предвид временния характер на дейностите и липсата на трайно изменение, местообитанията ще се възстановят бързо след приключване на дейностите, поради което въздействието ще бъде незначително, а с прилагането на предвидените мерки то ще се намали допълнително или ще се елиминира.

За всички други безгръбначни видове, предмет на опазване в защитената зона, дейностите по реализация на ИП няма да имат пряко или косвено въздействие.

5.4.5. Реализацията на ИП засяга потенциални местообитания на следните видове риби, предмет на опазване в зоната – Черна (балканска) мряна (*Barbus meridionalis*), Балканска кротушка (*Romanogobio kessleri*), Балкански щипок (*Sabanejewia aurata*), Обикновен щипок (*Cobitis taenia*), като прякото въздействие ще е временно и обратимо, само по време на строителството, тъй като се засягат по-малко от 1 % от площта на местообитанията им в зоната, а с прилагане на предвидените мерки същото ще се елиминира.

5.4.6. Незначително по степен увреждане по време на строителство ще има върху потенциални местообитания на един вид земноводно - Червенокоремна бумка (*Bombina bombina*). Предвид малката засегната площ от 0,0709 % от потенциалните местообитания на вида в зоната прякото въздействие ще е временно и обратимо само по време на строителството, а възстановяването на местообитанията ще настъпи бързо, след приключване на строителните дейности. Поради малката засегната площ (по-малко от 1 % от площта на местообитанията им в зоната), не се очаква промяна в природозащитното състояние на вида.

5.4.7. Поради малката засегната площ от потенциални местообитания на видовете, въздействието върху влечугите също се оценява като незначително. Обхватът на строителните дейности ще засегне 0,00629 % от потенциалните местообитания на обикновена блатна костенурка (*Emys orbicularis*) и 0,0655 % от потенциалните местообитания на Пъстър смок (*Elaphe sauromates*). Не се очаква въздействие върху Шипоопашата костенурка (*Testudo hermanni*), тъй като в обхвата на въздействие липсват потенциални местообитания на вида.

5.4.8. С реализацията на ИП ще бъдат засегнати минимални площи от местообитанията на бозайниците, предмет на опазване в зоната, поради което въздействието върху тях ще бъде незначително. В обхвата на трасето попадат 0,1110% от потенциални местообитания на Видра (*Lutra lutra*). Не се очаква да има въздействие върху Лалугер (*Spermophilus citellus*), Добруджански (среден) хомяк (*Mesocricetus*

newtoni) и Европейския вълк (*Canis lupus*), тъй като в обхвата на трасето липсват потенциални местообитания на видовете.

5.4.9. Не се очаква въздействие върху видовете прилепи – Южен подковонос (*Rhinolophus euryale*), Дългоух нощник (*Myotis bechsteinii*), тъй като реализацията на ИП не засяга техни убежища и потенциални местообитания. Въздействието върху видовете прилепи - Голям подковонос (*Rhinolophus ferrumequinum*), Дългопръст нощник (*Myotis capaccinii*) и Дългокрил прилеп (*Miniopterus schreibersii*), ще бъде незначително, тъй като се засягат минимални площи (под 1 %) от потенциалните им ловни местообитания и не се засягат пряко техни убежища.

5.4.10. Степента на фрагментиране/бариерен ефект на природните местообитания и местообитанията на видовете, предмет на опазване в зоната, са оценени като незначителни, тъй като:

- строителството на мостовото съоръжение ще засегне малка част от реката и от един полигон на природно местообитание 91E0, който е извън обхвата на трасето. Оставащата незасегната територия ще е с достатъчна площ, за да се запазят характеристиките на природни местообитания 91E0 и 3260.

- от безгръбначните, предмет на опазване в защитената зона, незначителна по степен на въздействие фрагментация ще има единствено за еленовия рогащ, която ще е временна и обратима.

5.4.11. Реализацията на ИП може да създаде временен бариерен ефект за някои от видове риби, както и върху местообитания на някои от видовете земноводни и влечуги като червенокоремна бумка, обикновена блатна костенурка и пъстър смок, предмет на опазване в зоната, само по време на строителните дейности, но предвид временния му характер и малката площ на засегнатите местообитания, въздействието ще бъде незначително. Няма да има бариерен ефект за трите вида прилепи, тъй като се засяга много малка площ от потенциалните ловни местообитания на трите вида прилепи, предмет на опазване в зоната, както и предвид факта, че ж.п. линията не прекъсва локални и сезонни миграционни коридори и не представлява непреодолима пречка при полета на прилепите. По време на строителството на мостовото съоръжение може да бъде възпрепятствано преминаването на видри, най-вече заради присъствието на хора и техника, но предвид факта, че видът е основно нощно активен, а строителните дейности ще се извършват през деня, въздействието ще бъде незначително и с временен характер, само по време на строителството.

Бариерен ефект не се очаква за останалите видове бозайници, предмет на опазване, тъй като в обхвата на трасето не са налични потенциални местообитания за повечето от тях, както и предвид факта, че ж.п. линията преминава през зоната чрез мостово съоръжение.

5.4.12. Реализирането на ИП може да доведе до незначително по степен безпокойство единствено за видрата, което ще е временно, единствено по време на строителството и няма да доведе до промяна в числеността, структурата и функциите на популацията на вида.

За останалите видове, предмет на опазване в зоната, не се очаква безпокойство, в т.ч. не се засягат пряко или косвено техни местообитания.

5.4.13. Смъртността като възможно въздействие върху видовете, предмет на опазване в зоната е оценена като незначителна или без въздействие, тъй като:

- при безгръбначните пряка смъртност на индивиди е възможна по време на строителството, но въздействието ще бъде незначително, поради инцидентния характер, както и че същото няма да доведе до промяна на природозащитното състояние на видовете.

- по време на строителството смъртността при рибите ще бъде незначителна по степен. Същата ще бъде сведена до минимум, като по време на строителството на

мостовите съоръжения не се допуска замърсяване (повишаване на турбовидността) на речното течение извън строителната площадка.

- степента на въздействие смъртност за бозайниците, предмет на опазване в зоната, ще бъде незначително и със случаен характер, тъй като ж.п. линията преминава през зоната чрез мостово съоръжение, което дава възможност на видовете да я пресекат безопасно.

- оценена е незначителна по степен на въздействие смъртност по време на експлоатацията на ж.п. линията върху популациите на видовете прилепи, предмет на опазване в зоната, поради ниската численост на популациите им и евентуалния инцидентен характер.

- при строителството и експлоатацията на ж.п. линията въздействието смъртност върху видовете земноводни също е оценено като незначително и със случаен характер, тъй като строителството на мостовото съоръжение ще засегне много малка част от потенциалните им местообитания.

5.4.14. За природните местообитания и местообитания на видове, предмет на опазване в защитената зона, е оценено, че кумулативното въздействие ще е незначително.

5.5. Защитена зона BG0000518 „Въртопски дол“

5.5.1. При реализацията на ИП по време на строителството ще бъде засегнато едно природно местообитание, предмет на опазване в зоната – 91M0 Балкано – Панонски церово-горунови гори, от което ще бъде засегната 0,6524 % от общата му площта в зоната. Предвид малката засегната площ на един полигон от местообитанието, който е далеч от обхвата на трасето, въздействието се оценява като незначително. Оставащата незасегната територия ще е с достатъчна площ, за да са запазят характеристиките на местообитанието.

ИП не засяга находища на растителния вид Пърчовка (*Himantoglossum caprinum*) предмет на опазване в зоната, поради което въздействия върху местообитанията и популацията му няма да има.

5.5.2. По отношение на степента на въздействие върху местообитанията на видовете и техните популации, предмет на опазване в защитената зона, се очаква незначително въздействие, тъй като ж.п. линията ще пресече зоната чрез мостово съоръжение в по-голямата си част. След приключване на строителството се очаква разделените полигони с местообитания на повечето видове да възстановят целостта си.

5.5.3. Реализацията на ИП ще окаже пряко въздействие върху потенциални местообитания на следните видове безгръбначни, предмет на опазване в зоната – Бръмбар рогач (*Lucanus cervus*), Обикновен сечко (*Cerambyx cerdo*) и Буков сечко (*Morimus funereus*), от които се засягат площи от общата площ на местообитанията им в зоната, както следва: 0,2331 % на Бръмбар рогач, 0,2313 % на Обикновен сечко и 0,2598% на Буков сечко. Поради малката засегната площ от потенциалните местообитания на видовете в зоната, въздействието върху тях е оценено като незначително, което съответно не предполага значителни отрицателни въздействия върху числеността и структурата на популацията им. За всички други безгръбначни видове, предмет на опазване в защитената зона, дейностите по реализация на ИП няма да имат пряко или косвено въздействие.

5.5.4. ИП не засяга потенциални местообитания на видовете риби, предмет на опазване в зоната. По време на строителството може да настъпи размътване по течението на водата, което да направи местообитанията временно непригодни за видовете риби. Въздействието ще е временно и обратимо (само по време на строителството), като с прилагане на предвидените мерки същото ще се елиминира.

5.5.5. Незначително по степен въздействие по време на строителство ще има върху потенциални местообитания на видовете земноводни - Червенкоремна бумка

(*Bombina bombina*) и Жълтокоремна бумка (*Bombina variegata*), от които в обхвата на строителството попадат 0,0031 %, 0,4216% от потенциалните местообитания на видовете. Предвид малката засегната площ (по-малко от 1 % от площта на местообитанията им в зоната) прякото въздействие ще е временно и обратимо, само по време на строителството, поради което не се очаква промяна в природозащитното им състояние.

5.5.6. Поради малката засегната площ от потенциални местообитания на видовете, въздействието върху влечугите също се оценява като незначително. Обхватът на строителните дейности ще засегне 0,0667% от потенциалните местообитания на Шипоопашата костенурка (*Testudo hermanni*) и 0,00226 % от потенциалните местообитания на Обикновената блатна костенурка (*Emys orbicularis*).

5.5.7. От реализацията на ИП не се очаква да има въздействие върху бозайниците, предмет на опазване в зоната, тъй като в обхвата на трасето липсват техни потенциални местообитания.

5.5.8. Въздействието върху видовете прилепи - Подковонос на Мехели (*Rhinolophus mehelyi*), Средиземноморски подковонос (*Rhinolophus blasii*), Широкоух прилеп (*Barbastella barbastellus*), Остроух нощник (*Myotis blythii*), Трицветен нощник (*Myotis emarginatus*), Голям нощник (*Myotis myotis*), предмет на опазване в защитената зона, е незначително, тъй като ще бъдат засегнати минимални площи (под 1 %) от потенциалните им ловни местообитания и не се засягат пряко техни убежища. Не се очаква въздействие върху останалите видове прилепи, предмет на опазване в зоната, тъй като реализацията на ИП не засяга техни убежища и потенциални местообитания.

5.5.9. Степента на фрагментиране/бариерен ефект на природните местообитания и местообитанията на видовете, предмет на опазване в зоната, са оценени като незначителни, тъй като:

- строителството на ж.п. линията ще засегне малка част от един полигон на природно местообитание 91E0, който е извън обхвата на трасето. Оставащата незасегната територия ще е с достатъчна площ, за да се запазят характеристиките на природно местообитание 91E0.

- незначителна по степен на въздействие фрагментация ще има за три вида от безгръбначните горски твърдокрили- Бръмбар рогащ, Обикновен сечко и Буков сечко, предмет на опазване в защитената зона, която ще е временна и обратима, тъй като железопътната инфраструктура не представлява непреодолима преграда за популациите на видовете, а част от дървесната растителност под моста ще се възстанови.

- реализацията на ИП може да създаде временен бариерен ефект за някои от видовете риби, предмет на опазване в зоната, само по време на строителните дейности, но предвид временния му характер, въздействието ще бъде незначително.

- временен бариерен ефект се очаква само по време на строителство върху местообитания на някои от видовете земноводни и влечуги, който ще е в незначителна степен, предвид краткия период и малката площ на засегнатите местообитания.

- засяга се много малка площ от потенциалните ловни местообитания на някои от видовете прилепи, предмет на опазване в зоната. Бариерен ефект няма да има, тъй като ж.п. линията не прекъсва локални и сезонни миграционни коридори и не представлява непреодолима пречка при полета на прилепите.

- бариерен ефект не се очаква за видовете бозайници, предмет на опазване, тъй като в обхвата на трасето липсват техни потенциални местообитания.

5.5.10. Реализирането на трасето няма да доведе до поява на значително по степен безпокойство върху популациите на видовете, предмет на опазване в зоната. Временно безпокойство се очаква единствено за широкоухия прилеп, само по време на строителството. По време на експлоатацията, не се очаква безпокойство, тъй като индивидите обитаващи района бързо ще се приспособят.

5.5.11. Смъртността като възможно въздействие върху видовете, предмет на опазване в зоната, е оценена като средна единствено за видовете шипоопашата костенурка и широкоух прилеп, за останалите видове предмет на опазване е незначителна или без въздействие, тъй като:

- при безгръбначните е възможна пренебрежимо малка, инцидентна смъртност на отделни индивиди при сблъсък с движещите се влакови състави, но въздействието е оценено като незначително, поради инцидентния характер и защото няма да доведе до промяна на природозащитното състояние на видовете.

- по време на строителството въздействието смъртност на индивиди при рибите ще се изрази също в незначителна степен и ще има инцидентен характер, в случай, че се предизвика размътване на водата. Предвид малката засегната площ и инцидентния характер няма да доведе до промяна на природозащитното състояние на видовете. С прилагане на предвидените мерки, въздействието може да се намали допълнително или да се елиминира.

- при строителството и експлоатацията на ж.п. линията въздействието смъртност върху видовете земноводни е оценено като незначително и със случаен характер, тъй като строителството на мостовото съоръжение ще засегне много малка част от потенциалните им местообитания.

- с прилагане на предвидената мярка „*Преди началото на строителството, вкл. преди изземане на почвения слой, но след разчистване на дървесно-храстовата растителност (вкл. изнасянето на отпадъците – клоните и др. подобни, извън сечището), по границите на обхвата на трасето от км 124+300 до км 126+200, в района на ЗЗ „Въртопски дол“, да се изградят плътни огради, които да спират проникването на костенурки и други дребни и бавноподвижни животни в зоната на строителство...*“ оценената като средна по степен на въздействие смъртност за шипоопашата костенурка ще се сведе до незначителна.

- за бозайниците, предмет на опазване в зоната, смъртност не се очаква, тъй като в обхвата на трасето липсват техни потенциални местообитания.

- с прилагане на предвидената мярка „*Разчистването на дървесно-храстовата растителност в района на ЗЗ „Въртопски дол“ (от км 125+000 до км 126+200) да се извърши извън размножителния период на прилепите (15 март – 30 юни).....*“ оценената като средна по степен на въздействие смъртност за Широкоухия прилеп ще се сведе до незначителна. При останалите видове прилепи е възможна пренебрежимо малка, инцидентна смъртност на отделни индивиди, поради възможност от прегазване на ловуващи индивиди с движещите се влакови състави, но въздействието е оценено като незначително, поради инцидентния характер и няма да доведе до промяна на природозащитното състояние на видовете.

5.5.12. За природните местообитания и местообитания на видове, предмет на опазване в защитената зона, е оценено, че кумулативното въздействие ще е незначително.

5.6. Защитена зона BG0000498 „Видбол“

5.6.1. При реализацията на ИП ще се засегнат две природни местообитания, предмет на опазване в зоната - 3260 Равнинни или планински реки с растителност от *Ranunculon fluitantis* и *Callitricho-Batrachion* и 91E0 Алувиални гори с *Alnus glutinosa* и *Fraxinus excelsior*, от които по време на строителството ще бъдат унищожени, съответно фрагментирани площи под 1 % от представеността им в зоната, поради което въздействието върху тях се оценява като незначително. От площта на местообитание 3260 в зоната се засягат 0,0422%, а от 91E0 – 0,5498%. С приключване на строителните дейности, част от засегнатите площи от местообитание 3260 ще се възстановят. Засегната ще остане само площта, заета от стъпките на колоните на мостовото съоръжение, която е 0,0092 % от площта на местообитанието в зоната. Строителството

на мостовото съоръжение ще засегне малка площ от един полигон на местообитание 91E0, който е далеч от обхвата на трасето. Оставащата незасегната територия ще е с достатъчна площ, за да се запазят характеристиките на местообитанието.

5.6.2. По отношение на степента на въздействие върху местообитанията на видовете и техните популации, предмет на опазване в защитената зона, заключението е, че се очаква незначително въздействие, тъй като ж.п. линията ще пресече зоната чрез мостово съоръжение в по-голямата си част. След приключване на строителството се очаква разделените полигони с местообитания на повечето видове да възстановят целостта си. Предвид това бариерният ефект ще е незначителен.

5.6.3. Реализацията на ИП ще окаже пряко въздействие върху потенциални местообитания на видовете бисерна мида (*Unio crassus*) и Ивичест теодоксус (*Theodoxus transversalis*). По време на строителството ще бъдат засегнати 0,0052 % от потенциалните местообитания на бисерната мида в зоната и 0,0063% от потенциалните местообитания на ивичестия теодоксус. Предвид временния характер на дейностите и липсата на трайно изменение, местообитанията ще се възстановят бързо след приключване на дейностите, поради което въздействието ще бъде незначително, а с прилагането на предвидените мерки то ще се намали допълнително или ще се елиминира.

5.6.4. Реализацията на ИП засяга потенциални местообитания на следните видове риби, предмет на опазване в зоната – Распер (*Aspius aspius*) Черна (балканска) мряна (*Barbus meridionalis*), Белопера кротушка (*Romanogobio vladikovi*), Европейска горчивка (*Rhodeus amarus*), Сабица (*Pelecus cultratus*), Балкански щипок (*Sabanejewia aurata*), Обикновен щипок (*Cobitis taenia*), Ивичест бибан (*Gymnocephalus schraetzer*), Високотел бибан (*Gymnocephalus baloni*), Голяма вретенарка (*Zingel zingel*), Малка вретенарка (*Zingel streber*), като прякото въздействие ще е временно и обратимо, само по време на строителството, тъй като се засягат по-малко от 1 % от площта на местообитанията им в зоната, а с прилагане на предвидените мерки ще се елиминира.

5.6.5. Незначително по степен увреждане по време на строителство ще има върху потенциални местообитания на видовете земноводни – Дунавски гребенест тритон (*Triturus dobrogicus*) и Червенокоремна бумка (*Bombina bombina*). Предвид малката засегната площ от 0,1049 % и 0,0256 % от потенциалните местообитания на видовете в зоната, прякото въздействие ще е временно и обратимо само по време на строителството, а възстановяването на местообитанията ще настъпи бързо, след приключване на строителните дейности. Поради малката засегната площ (по-малко от 1 % от площта на местообитанията им в зоната), не се очаква промяна в природозащитното състояние (ПС) на видовете.

5.6.6. Поради малката засегната площ от потенциални местообитания на видовете, въздействието върху влечугите също се оценява като незначително. Обхватът на строителните дейности ще засегне 0,0272 % от потенциалните местообитания на обикновена блатна костенурка (*Emys orbicularis*) и 0,0203 % от потенциалните местообитания на Пъстър смок (*Elaphe sauromates*). Не се очаква въздействие върху Шипоопашата костенурка (*Testudo hermanni*), тъй като в обхвата на въздействие липсват потенциални местообитания на вида.

5.6.7. С реализацията на ИП ще бъдат засегнати минимални площи от потенциалните местообитания на бозайниците Видра (*Lutra lutra*) - 0,0246% и Пъстър пор (*Vormela peregusna*) - 0,044%, предмет на опазване в зоната. Предвид малката засегната площ и временния характер, въздействието е оценено като незначително. С приключване на строителството по-голямата площ от местообитанията на двата вида ще се възстанови, засегната ще остане само тази, заета от „стъпките“ на колоните на мостовото съоръжение, която е 0,0033% от потенциалните местообитания за видрата и 0,0055% за пъстрия пор.

5.6.8. Въздействието върху видовете прилепи – Малък подковонос (*Rhinolophus hipposideros*), Голям подковонос (*Rhinolophus ferrumequinum*), Остроух нощник (*Myotis blythii*), Голям нощник (*Myotis myotis*), предмет на опазване в защитената зона е незначително, тъй като ще бъдат засегнати минимални площи (под 1 %) от потенциалните им ловни местообитания и не се засягат пряко техни убежища.

5.6.9. Степента на фрагментиране/бариерен ефект на природните местообитания и местообитанията на видовете, предмет на опазване в зоната са оценени като незначителни, или без въздействие, тъй като:

- строителството на мостовото съоръжение ще засегне малка част от речното корито и съответно малка площ от местообитание 3260, както и малка част от един полигон от природно местообитание 91E0, който е извън обхвата на трасето. Оставащите незасегнати части от реката, надолу и нагоре по течението ще са достатъчни, за да запазят характеристиките на природни местообитания 91E0 и 3260.

- Строителните дейности, както и експлоатацията на ЖП линията няма да имат фрагментиращ ефект върху засегнатите площи от местообитанията на безгръбначните, предмет на опазване в защитената зона.

- реализацията на инвестиционното предложение може да създаде временен бариерен ефект за някои от видовете риби, предмет на опазване в зоната, само по време на строителните дейности, но предвид временния му характер, въздействието е оценено като незначително.

- бариерен ефект се очаква само по време на строителство върху местообитания на видовете земноводни - Дунавски гребенест тритон и Червенокоремна бумка и влечуги - Обикновена блатна костенурка и Пъстър смок, който ще е в незначителна степен, предвид краткия период и малката площ на засегнатите местообитания.

- бариерен ефект няма да има за прилепите, предмет на опазване, тъй като ж.п. линията не прекъсва локални и сезонни миграционни коридори и не представлява непреодолима пречка при полета на прилепите.

- По време на строителството на мостовото съоръжение може да бъде възпрепятствано преминаването на видри, най-вече заради присъствието на хора и техника, но предвид факта, че видът е основно нощно активен, а строителните дейности ще се извършват през деня, въздействието ще бъде незначително и с временен характер, само по време на строителството. Незначителни по степен фрагментация и бариерен ефект се очакват и за пъстрия пор, които ще са временни (само по време на строителството) и обратими, тъй като ж.п. линията преминава през зоната чрез мостово съоръжение, което дава възможност за безопасното ѝ пресичане.

5.6.10. Реализирането на ИП може да доведе до незначително по степен безпокойство единствено за видрата и пъстрия пор, което ще е временно, единствено по време на строителството и няма да доведе до промяна в числеността, структурата и функциите на популацията на видовете. По време на експлоатацията не се очаква безпокойство, тъй като индивидите обитаващи района бързо ще се приспособят. За останалите видове, предмет на опазване в зоната, не се очаква безпокойство.

5.6.11. Смъртността като възможно въздействие върху видовете, предмет на опазване в зоната е оценена като незначителна или без въздействие, тъй като:

- при безгръбначните пряка смъртност на индивиди е възможна по време на строителството, но въздействието е оценено като незначително, поради инцидентния характер и няма да доведе до промяна на природозащитното състояние на видовете.

- по време на строителството въздействието смъртност на индивиди при рибите ще се изрази също в незначителна степен, като същото може да бъде сведено до минимум при условие, че по време на строителството на мостовите съоръжения не се допуска замърсяване (повишаване на турбовидността) на речното течение извън строителната площадка.

- за бозайниците, предмет на опазване в зоната е оценена незначителна по степен на въздействие смъртност, със случаен характер, тъй като ж.п. линията преминава през зоната чрез мостово съоръжение, което дава възможност на видовете да я пресекат безопасно.

- оценена е незначителна по степен на въздействие смъртност по време на експлоатация на ж.п. линията върху популациите на видовете прилепи, предмет на опазване в зоната, поради ниската численост на популациите им и евентуалния инцидентен характер.

- при строителството и експлоатацията на ж.п. линията въздействието смъртност върху видовете земноводни също е оценено като незначително и със случаен характер, тъй като строителството на мостовото съоръжение ще засегне много малка част от потенциалните им местообитания.

5.6.12. За природните местообитания и местообитания на видове, предмет на опазване в защитената зона, е оценено, че кумулативното въздействие ще е незначително.

5.7. Защитена зона BG0000532 „Остров близнаци“

5.7.1. Няма да има въздействие върху зоната, в т.ч. преки и косвени, предвид голямото отстояние на трасето на ж.п. линията от границите на зоната. Реализацията на ИП няма да окаже въздействие върху природните местообитания и видове, предмет на опазване в зоната.

6. *По отношение на отпадъците:*

6.1. По време на строителство основно ще се генерират характерни за изкопните, строителните и монтажни дейности отпадъци. Тези отпадъци ще се генерират еднократно само по време на строителството на железопътния участък.

6.2. По време на експлоатация на железопътното трасе и съоръженията към него ще се генерират различни по вид отпадъци от трафика и при ремонтни дейности на железопътното трасе. Различните по вид отпадъци, които ще се генерират при експлоатация на железопътното трасе се разделят на: битови отпадъци; неопасни и опасни отпадъци и смесени строителни отпадъци от ремонтни работи.

6.3. С оглед ограничаване замърсяването на пространството край железопътната линия, жп гари и спирки, службите по поддръжката отстраняват натрупаните покрай линията отпадъци.

6.4. За минимизиране образуването на отпадъци при строително-монтажните дейности по жп линията Изпълнителят на строителството ще се изпълнява изготвен План за управление на строителните отпадъци, който съдържа оценка на генерираните обеми и избор на метод на третирането им.

6.5. За предотвратяване образуването на опасни отпадъци (масла, акумулатори и др.) на строителните площадки на ИП ще се използва изправна транспортна и строително-монтажна техника, след техническо обслужване в основната база на строителната организация.

6.6. За минимизиране образуването на отпадъци при експлоатация, следва жп линията и съпътстващите съоръжения ще се поддържат в добро техническо състояние с цел предотвратяване образуването на отпадъци.

6.7. Въздействието на строителни отпадъци при съхранение върху компонентите на околната среда се класифицира като незначително и временно, за периода на строителството. Площадките за временно съхраняване на строителни отпадъци, при спазване на предписанията и изпълнение на предложените мерки за предотвратяване или намаляване отрицателните въздействия върху компонентите на околната среда, не предполагат негативно въздействие върху чистотата на атмосферния въздух, почвите, повърхностните и подземните води и здравето на хората.

6.8. След завършване на строителството на железопътното трасе, изграждане на тунели, мостови съоръжения и други съоръжения (надлези, подлези, водостоци, прокари, гари, спирки и жп инфраструктура) и реконструкциите на съоръженията на други ведомства, площадките за съхранение на отпадъци, инертни материали и хумусен слой и земни маси ще бъдат почистени и ще се изпълнят рекултивационни дейности.

6.9. Разделното събиране, транспортиране и предварително съхраняване на отпадъците на мястото на образуване при реализация (строителство, включително реконструкциите на съоръжения на други ведомства и експлоатация на обекта) на железопътния участък и предаване на отпадъците за последващо третиране, въз основа на писмени договори, на лица притежаващи съответния документ по чл. 35 от ЗУО, не предполага негативно въздействие върху компонентите на околната среда и здравето на хората.

7. По отношение на опасни химични вещества:

7.1. Не се очакват въздействия и не се предвижда съхраняване на опасни вещества на отделните строителни площадки.

7.2. В периода на експлоатацията на железопътен участък I: „Видин – Медковец“ няма да се извършват дейности с опасни химични вещества.

8. По отношение на шум:

8.1. Въздействието на шума от строителните дейности по изграждане на жп линията и предвидените реконструкции на съоръжения и линейни мрежи е отрицателно, пряко, обратимо, периодично (през деня) за ограничен период от време (до приключване на строителните работи в съответния участък), с локален обхват. Въздействието по значимост се определя на незначително до умерено (в зависимост от отстоянието на зони с нормиран шумов режим до строителната площадка).

8.2. По време на експлоатацията, от страна на релсовия транспорт не се очаква наднормено шумово въздействие за жилищните и промишлена зони.

9. По отношение на ландшафта:

9.1. При осъществяването на ИП, локалният ландшафт ще бъде променен, но няма да се промени типа на основния тип на съществуващия ландшафт. Степента на въздействие ще бъде ниска, като не се очакват промени в основните елементи на ландшафта.

10. По отношение на културно-историческото наследство:

10.1. Много вероятно е при строителните работи да бъдат засегнати и неизвестни археологически обекти. По тази причина и съгласно изискванията на чл. 161, ал. 2 от Закона за културното наследство (ЗКН), по време на строителството, ще се проведе наблюдение от археолози. В случай на откриване на археологически обекти ще бъдат приложени чл. 148 и 160 от ЗКН.

10.2. Поради това, че трасето преминава през наситена с археологически културни ценности територия, съществува възможност вследствие на произшествия или катастрофи да бъде застрашена целостта както на известните, така и на неизвестни археологически обекти. При стриктно спазване на изискванията на нормативната база в областта на опазване на културното наследство рисковете от застрашаване на такива ще са сведени до минимум. Налага се изводът, че ИП не би оказало значително отрицателно въздействие върху културните ценности, разположени в близост, дори при възникване на произшествия или катастрофи.

10.3. Експлоатацията на железопътния участък няма да представлява пряка заплаха за културните ценности.

11. Във връзка с изискванията на чл. 4а от Наредбата за ОВОС, Басейнова дирекция „Дунавски район“ изразява становище с изх. № ПУ-01-72-(1)/08.02.2021 г. Направено е заключение, че ИП е допустимо спрямо целите за опазване на околната среда, заложен в Плана за управление на речните басейни 2016-2021 г. и Плана за

управление на риска от наводнения 2016-2021 г., при спазване на условията и мерките от посоченото становище. Направено е заключение, че предвидените дейности не са в противоречие с предвидените мерки в Програмата от мерки за намаляване на риска от наводнения.

12. Министерство на здравеопазването (МЗ) се е произнесло по доклада за ОВОС със становище с изх. № 04-09-171/21.01.2022 г., в което е посочено, че: „съгласно авторите, изготвили доклада по ОВОС:

При спазване на направените препоръки и профилактични мерки проектът за изграждане на железопътен участък I: Видин - Медковец може да се реализира без реален риск да застраши здравето състояние на работещите в него и населението в района на инвестицията в краткосрочен и дългосрочен план. Като по индиректен път от здравно- екологични позиции ще се създадат условия за благоприятен социално-икономически климат за населението в областите Видин и Монтана.

Горното дава основание да се предполага, че при спазване на всички препоръки и мерки, посочени в Доклада за ОВОС, и включени като условия в решението по преценка необходимостта от ОВОС, които следва да бъдат изпълнени във фазите на проектиране, строителство и експлоатация на инвестиционното предложение, не следва да се очаква възникване на здравен риск за човешкото здраве“.

В становището на МЗ са посочени и задължителни условия, които са включени в настоящото решение.

13. При провеждането на процедурата по ОВОС са извършени консултации със заинтересовани лица. Осигурен е обществен достъп до доклада по ОВОС с всички приложения към него включително и ДОСВ, като:

13.1. След положителна оценка на качеството му, ДОСВ е предоставен за обществен достъп по смисъла на чл. 25 от Наредбата за ОС, като в едномесечния срок не са постъпили писмени мотивирани становища и писма от заинтересовани лица, поради което не са налице обстоятелствата по чл. 39, ал. 10 от Наредбата за ОС и чл. 17, ал. 8 от Наредбата за ОВОС, които да налагат извършване на допълнителни проучвания и анализи или събиране на допълнителна научна информация.

13.2. Проведени са шест срещи за обществено обсъждане в периода 18-20.04.2022 г. в община Медковец, община Брусарци, община Ружинци, община Димово, община Видин и община Грамада при интерес от страна на заинтересованата общественост. В хода на процедурата по реда на глава шеста, раздел трети от ЗООС не са постъпили писмени становища, мнения и др. В заключение може да се обобщи, че като цяло на срещите за обществено обсъждане беше проявен слаб обществен интерес към доклада за ОВОС за разглежданото ИП от жителите на засегнатите от реализацията населени места.

14. От възложителя е изготвено становище по смисъла на чл. 17, ал. 5 от Наредбата за ОВОС, което е предоставено в МОСВ с писмо вх. № ОВОС-11/28.04.2022 г., както и на засегнатите общини/кметства за осигуряване на обществен достъп. Със същото писмо са предоставени протоколите от проведените срещи за обществено обсъждане с приложения към тях списъци на присъствалите. В съответствие с чл. 17, ал. 6 от Наредбата за ОВОС е осигурен обществен достъп до становището на възложителя чрез интернет страницата и/или информационното табло. В периода на обществен достъп на доклада по ОВОС, на самите срещи на обществено обсъждане и след това не са представени писмени предложения и становища.

15. Със свое Решение I-1/2022 г. от 16.09.2022 г., Висшият експертен екологичен съвет предлага да бъде одобрено инвестиционно предложение за (ИП) за „Модернизация на железопътна линия Видин - София“: Железопътен участък I: Видин – Медковец“

и при следните условия:

I. За фазата на проектиране:

1. Възложителят да информира собственика/оператора на помпена станция „Дунавски“ за предстоящото проектиране и изграждане на ИП с оглед предприемане на необходимите действия съгласно Наредба № 3 от 16/2000 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.

2. Във фазата на проектиране изготвените инвестиционни проекти да се съгласуват със съответната Регионална здравна инспекция (РЗИ) на чиято територия ще се реализира проекта. При условие, че инвестиционният проект обхваща две или повече административни области, същите следва да се съгласуват със съответната РЗИ по отношение на частта, която попада в териториалния обхват на дадената РЗИ.

II. Преди и по време на строителството:

1. Доставка на химични вещества и смеси следва да бъдат придружени с информационни листове за безопасност на български език, отговарящи на изискванията на Приложение II на Регламент (ЕО) № 1907/2006 на Европейския парламент и на Съвета относно регистрацията, оценката, разрешаването и ограничаването на химикали (REACH), изменено с Регламент (ЕС) 2015/830 и Регламент (ЕС) 2020/878.

2. В случай на съхранение и употреба на опасни вещества и смеси, за същите следва да се вземат предвид общите и специфични изисквания към складовете и организацията за тяхното съхранение, съгласно изискванията на Наредбата за реда и начина за съхранение на опасни химични вещества и смеси. При използването на опасните вещества и смеси да се спазват и инструкциите за тяхната безопасна употреба, посочени в ИЛБ.

3. Процедурите по Закона за водите, Закона за устройство на територията и Закона за здравето, свързани с изграждането и ползването на предвидените нови водовземни съоръжения и водоснабдителни системи за новите жп гари Воднянци, Видбол, Срацимир и Дъбова махала, следва да бъдат проведени и приключени преди въвеждане на обекта в експлоатация.

4. Процедурите по Закона за водите, свързани с ползването на повърхностни водни обекти за изграждане на нови системи и съоръжения за линейна инфраструктура, пресичащи водни обекти, както и свързани с отводняване/дрениране по време на строителство и/или експлоатация, следва да бъдат проведени и приключени преди въвеждане на обекта в експлоатация.

5. Да се изпълнят, предвидените шумозащитни съоръжения при гара Медковец, гара Дъбова махала и гр. Дунавци, както и всички мерки, посочени в Заключение № 92-18/27.06.2018 г. на МЗ за оценка на инвестиционен проект за шумозащитни съоръжения за защита на териториите при гара Медковец, гара Дъбова махала и с. Дунавци към проект: „Модернизация на железопътната линия Видин-София: Актуализация на проекта на железопътен участък Видин-Медковец“.

6. Изграждането на предвидените тунелни съоръжения, при възможност да се извърши при стриктно спазване на предвидения в доклада за ОВОС метод, а именно: „Тунелното строителство е без използване на взривни работи“.

7. С цел свеждане до минимум риска от унищожаване на екземпляри от видовете костенурки, както и други по-дребни и бавноподвижни животни, преди началото на строителството, вкл. преди изземане на почвения слой, но след разчистване на дървесно-хростовата растителност (вкл. изнасянето на отпадъците – клоните и др. подобни, извън сечището), по границите на обхвата на трасето от км 124+300 до км 126+200, в района на ЗЗ „Въртопски дол“, да се изградят плътни огради, които да спират проникването на

костенурки и други дребни и бавноподвижни животни в зоната на строителство. Характеристика на оградите да бъде непрекъсната, вертикална повърхност с височина 40 см над кота терен, и подгънатата навън част 20 см, притисната плътно до земята. Може да бъде изградена от ламарина или ситна мрежа (с отвори по-малки от 3/3 см). След монтирането им да се проведат акции за събиране и преместване на животните, останали в оградените територии – основно двата вида сухоземни и блатната костенурка. Тази дейност трябва да се проведе в рамките на 3 дни през активния им сезон, между 1 май и 15 септември, при подходящи метеорологични условия. При всички случаи дейността трябва да бъде планирана и осъществена под ръководството на квалифициран херпетолог. На членовете на екипа да се подсигурят разрешителни за изключения от забраните, въведени със ЗБР за животинските и растителните видове от приложение № 3. Транспортирането и освобождаването на събраните животни трябва да е възможно най-бързо в подходящи за събраните видове територии, в т.ч. притежаващи подходяща растителна покривка, като същите трябва да бъдат пренасяни в платнени торбички за влечуги или други подходящи средства спрямо видовете. Оградите да бъдат премахнати непосредствено преди започване на работата на строителната техника, а при техническа възможност да бъдат запазени и по време на конструкцията за целите на предпазване на навлизане/попадане в изкопите на екземпляри влечуги и земноводни. Пълните условия, в т.ч. и евентуална необходимост от мониторинг, ще бъдат предоставени по реда на издаваното разрешително по *Наредба № 8 от 12.12.2003 г. за реда и условията за издаване на разрешителни за изключенията от забраните, въведени със ЗБР за животинските и растителните видове от приложение № 3, за животинските видове от приложение № 4, за всички видове диви птици, извън тези от приложение № 3 и приложение № 4 и за използване на неселективните уреди, средства и методи за улавяне и убиване от приложение № 5*, която урежда издаването условията и реда за издаването на разрешителни по чл. 49, ал. 1 от ЗБР.

8. С цел свеждане до минимум риска от унищожаване на екземпляри от широкоухия прилеп, разчистването на дървесно-храстовата растителност в района на защитена зона „Въртопски дол“ (от км 125+000 до км 126+200) да се извърши извън размножителния период на прилепите (15 март – 30 юни). В случай, че разчистването на дървесната растителност се планира в периода от 1-ви декември до 15-ти март, да бъде извършено предшестващо теренно проучване от екип от трима експерти (поне един специалист по прилепи) през м. ноември в гореспоменатите участъци за наличие на зимуващи прилепи в дървета във фаза на старост и предприемане на конкретни мерки за опазването им по преценка на експертите. На членовете на екипа от възложителя да се осигурят разрешителни за изключения от забраните, въведени със ЗБР за животинските и растителните видове от приложение № 3.

9. С цел свеждане до минимум площта на увреждане на местообитанията на видове риби и безгръбначни, свързани с водна среда, предмет на опазване в защитена зона „Река Лом“, „Въртопски дол“ и „Видбол“ и с цел течението на реките да бъде предпазено от повишаване на турбидността (мътността), по време на строителството на мостовите съоръжения на р. Лом, Арчар и Видбол, да се осъществи инсталиране на т.н. екрани за тиня (turbidity curtains) или подходящи строителни технологии.

10. Преди въвеждане на обекта в експлоатация да бъде извършена оценка за съответствие на вибрациите в помещенията на най-близко разположените до трасето жилищни сгради, чрез измерване на средноквадратичните стойности на виброускорението в октавни честотни ленти със средногеометрични честоти 1, 2, 4, 8, 16, 31.5, 63 Hz, като получените резултати да бъдат съпоставени с максимално допустимите стойности на вибрации посочени в Таблица 1 от Приложение към чл. 3 от Наредба № 9 от 12 февруари 2010 г. за максимално допустимите стойности на вибрациите в жилищни помещения (Обн. ДВ. бр.17 от 2 Март 2010 г.).

10.1. Резултатите от проведените измервания да бъдат представени на РЗИ Видин и РЗИ Монтана. При установени наднормени стойности да се предприемат незабавни действия за прилагането на необходимите виброзащитни мерки.

11. Преди започване на дейността възложителят да изготви собствена оценка за възможни случаи на непосредствена заплаха за екологични щети и за причинени екологични щети за дейностите от приложното поле на Закона за отговорността за предотвратяване и отстраняване на екологични щети, съгласно *Наредба № 1 от 29.10.2008 г. за вида на превантивните и оздравителните мерки в предвидените от Закона за отговорността за предотвратяване и отстраняване на екологични щети и за минималния размер на разходите за тяхното изпълнение* (обн., ДВ бр.96/07.11.2008 г.) и да я представи в РИОСВ - Монтана и БД „Дунавски район“.

III. По време на експлоатацията:

1. След въвеждане на ИП в експлоатация отново да бъдат извършени измервания на нивата на шум в най-близко разположените населени места, в които се очаква наднормено шумово въздействие - при селата Лагошевци, Дъбова махала, Медковец и Жеглица. При констатиране на наднормени шумови нива да се проектират и изградят шумови съоръжения. Дейностите да бъдат съгласувани със съответната РЗИ.

IV. Мерки по чл. 96, ал. 1, т. 8 от Закона за опазване на околната среда

№	Мерки	Период/фаза на изпълнение	Резултати от изпълнението
	Атмосферен въздух		
1.	Контрол върху извънгабаритно товарене на пътни превозни средства с насипни инертни материали, земна маса и материал от баластова призма.	Строителство	Намаляване на допълнителното натоварване с прах
2.	Използване на затворени или покрити с платница транспортни средства при транспорт на земна маса и материал от баластова призма.	Строителство	Намаляване на допълнителното натоварване с прах
3.	При използване на открити транспортни средства за насипни материали (като транспортни ленти) – те трябва да се затварят или капсуловат.	Строителство	Намаляване на допълнителното натоварване с прах
4.	Местата за товарене и разтоварване на открито да се навлажняват, доколкото това не пречи на последващата обработка на материалите и не влошава качествата им.	Строителство	Намаляване на допълнителното натоварване с прах
5.	Оросяване на транспортните пътища в обхвата на пресичаните населени места при много сухо и топло време.	Строителство	Намаляване на допълнителното натоварване с прах
	Води		
6.	Получаване на Разрешителни за ползване на воден обект за изграждане на мостовете по смисъла на чл. 46, ал. 1, буква „б“ линейна инфраструктура, пресичаща водни обекти - аквадукти, мостове, преносни мрежи и проводни) от	Проектиране	Спазване на нормативната база по използване и опазване на водите

	Закона за водите.		
7.	Получаване на Разрешително за ползване на воден обект съгласно чл. 46, ал. 1, т. 1, буква „а“ (регулиране на оттока) от ЗВ за корекцията на дере чрез изграждане на канал като част от дейностите за укрепване на свлачище № VID 09.29043.03.	проектиране	Спазване на нормативната база по опазване на водите
8.	Получаване на Разрешително за водовземане от подземни води чрез нови водовземни съоръжения, съгласно чл. 46, ал. 1, т. 1, буква „ж“ от Закона за водите, с цел „водоснабдяване за други цели“ - отводняване на дренажни води при строителство и/или експлоатация на тунелите.	Проектиране	Спазване на нормативната база
9.	При реализацията на ИП да се има предвид пресичането на буферната зона около вододобивните съоръжения на помпена станция „Дунавци“.	Проектиране и строителство	Спазване на нормативната база
10.	Получаване на Разрешителни за водовземане от подземни води чрез нови водовземни съоръжения (тръбни кладенци) за водоснабдяване на нови гари Дъбова махала, Воднянци, Срацимир и Видбол по реда на чл. 44 от Закона за водите.	Проектиране и експлоатация	Спазване на нормативната база по използване и опазване на водите
11.	Окачествяване на подземните води от тръбните кладенци по изискванията на Наредба № 9/16.03.2001 г. за качествата на водата, предназначена за питейно-битови цели.	Строителство	Спазване на нормативната база по използване и опазване на водите
12.	Изготвяне на проекти за изграждане на санитарно-охранителни зони около тръбните кладенци по изискванията на Наредба №3/2000 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 и внасянето им за учредяване от БДДР.	Строителство и експлоатация	Спазване на нормативната база по използване и опазване на водите

13.	Да се сключат договори с лицензирани фирми за почистване на водоуплътни изгребни ями към новите гари Дъбова махала, Воднянци, Срацимир и Видбол.	Експлоатация	Опазване на водите
14.	Да не се използват строителни материали, съдържащи приоритетни и вредни вещества, както и да се осигури спазване на забраните на чл. 118а от ЗВ за опазване на подземните води от замърсяване по отношение на приоритетните вещества.	Проектиране и строителство	Спазване на нормативната база по ограничаване вредното въздействие на водите
15.	При проектирането на мостовете следва да се спазват изискванията на чл. 143, ал. 1 от ЗВ, за защита от вредното въздействие на водите като не се допускат дейности с които се нарушава естественото състояние и проводимостта на речните легла, бреговете на реките и крайбрежните заливаеми ивици.	Проектиране и строителство	Опазване на водите
16.	Да не се извършва складиране, депониране и третиране на отпадъци, миенето и обслужването на транспортни средства и техника и изхвърлянето на отпадъци в крайбрежните заливаеми ивици и прилежащите земи на водохранилища съгласно чл. 134, т. 1, 3, 4 и 6 от ЗВ.	Строителство	Опазване на водите
17.	Да не се извършват дейности, които могат да доведат до пряко и непряко отвеждане на замърсители в подземните води.	Строителство	Опазване на водите
18.	Да се използва изправна строителна техника.	Строителство	Опазване на водите
19.	Да се осигурят химични тоалетни за персонала, когато се изпълняват строителни дейности.	Строителство	Опазване на водите
	Земни недра		
20.	Спазване на утвърдените проекти в част „Земни работи“.	Строителство	Спазване на нормативната база по използване и опазване на земните недра

21.	Изпълнение на програмата за наблюдение от контролно-измервателна система на свлачищните участъци.	Строителство и експлоатация	Спазване на нормативната база по използване и опазване на земните недра
22.	При изпълнение на обратните насипи да се използват земни маси от изкопите (където е възможно).	Строителство	Спазване на нормативната база по използване и опазване на земните недра
23.	Излишните земни маси от изкопите да се депонират на определените места, с цел използването им при реализиране на други проекти.	Строителство	Спазване на нормативната база по използване и опазване на земните недра
	Почви		
24.	Отнемане и съхраняване на хумуса при условията регламентирани със Закона за почвите и използването му за рекултивация, съгласно изискванията на <i>Наредба № 26/02.12.1996 г. за рекултивация на нарушени терени, подобряване на слабо продуктивни земи, отнемане и оползотворяване на хумусния слой.</i>	Строителство	Опазване на хумусния слой. Използване на хумуса при рекултивационните дейности на нарушени терени
25.	Рекултивацията на нарушените земи от строителните работи в съответствие с изискванията на <i>Наредба № 26/02.12.1996 г. за рекултивация на нарушени терени, подобряване на слабо продуктивни земи, отнемане и оползотворяване на хумусния слой.</i>	Строителство	Възстановяване на нарушени терени
26.	Ограничаване на строителството в рамките на обхвата на жп линията и необходимите площи за временно съхраняване на земи и почва, строителни материали и отпадъци.	Строителство	Опазване на прилежащи земи и почви от замърсяване
27.	В случай на локални замърсявания на почвите с горива и масла при възникнали аварии на използваната техника, замърсените участъци да се третират съгласно Закона за управление на отпадъците (ЗУО) - замърсените земни маси се отстранят и се транспортират до площадка за отпадъци, притежаваща документ по чл. 35 от ЗУО.	Строителство	Опазване на прилежащи земи и почви от замърсяване
	Биоразнообразие		
28.	Строителните дейности да се ограничават в обхвата на жп линията и	Строителство	Опазване на прилежащата растителност и

	строителните площадки на съпътстващите съоръжения		местообитания, намаляване на безпокойството и риска от смъртност за животински видове
29.	Движението на транспортната техника да се осъществява по определени маркирани маршрути. Да не се допуска движение на техника извън пътищата и подходите към строителните площадки.	Строителство	Опазване на прилежащата растителност и местообитания; намаляване на безпокойството и риска от смъртност за животински видове
30.	Да не се допуска изсичане на дървета и храсти извън обхвата на жп линията.	Строителство	Опазване на прилежащата растителност и местообитания, намаляване на безпокойството и риска от смъртност за животински видове
31.	При рекултивация на нарушените при строителството терени да не се използват инвазивни или потенциално инвазивни видове - <i>Ailanthus altissima</i> , <i>Robinia pseudoacacia</i> , <i>Lonicera tatarica</i> , <i>Caragana arborescens</i> , <i>Elaeagnus angustifolia</i> , <i>Spiraea thunbergii</i> , <i>Symphoricarpos spp.</i> (<i>Symphoria spp.</i>), <i>Forsythia suspensa</i> , <i>Amorpha fruticosa</i> , <i>Acer negundo</i> , <i>Fallopia japonica</i> , <i>Gleditsia triacanthos</i> , <i>Pueraria lobata</i> , <i>Phytolacca americana</i> и пр.	Проектиране и рекултивация	Опазване на прилежащата растителност
32.	Разчистването на дървесно-храстовата растителност в района на пресичането на р. Лом (от км 100+500 до км 100+850) и в района на 33 „Въртопски дол“, при пресичане на р. Арчар (от км 125+000 до км 126+200) да се извърши извън размножителния период на прилепите (15 март – 30 юни). В случай, че разчистването на дървесна растителност се планира в периода от 1-ви декември до 15-ти март, да бъде извършено предшестващо теренно	Преди и по време на строителството	Намаляване на безпокойството и риска от смъртност за прилепи и други животински видове

	<p>проучване от екип от трима експерти (поне един специалист по прилепи) през м. ноември в гореспоменатите участъци за наличие на зимуващи прилепи в дървета във фаза на старост и предприемане на конкретни мерки за опазването им по преценка на експертите. На членовете на екипа да се подсигурят разрешителни за изключения от забраните, въведени със ЗБР за животинските и растителните видове от приложение № 3. За дейността да се представи доклад на възложителя.</p>		
33.	<p>Разчистването на дървесно-храстовата растителност и/или отнемането на почвения слой в отсечките:</p> <ul style="list-style-type: none"> - км 91+300 – км 91+900; - км 91+900 – км 92+400; - км 93+750 – км 94+200; - км 112+800 – км 113+100; - км 114+100 – км 114+300; - км 115+200 – км 117+100; - км 124+400 – км 124+700; - км 130+650 – км 131+950; - км 131+950 – км 132+700; - км 140+650 – км 140+800, <p>да започне извън размножителния период на птиците (15 април – 15 юни)</p>	Строителство	<p>Намаляване на безпокойството и риска от смъртност за птици и други животински видове</p>
34.	<p>При строителството на мостовите съоръжения на р. Нечинска бара, Скомля, Войнишка и Тополовец, течението на реките да бъде предпазено от повишаване на турбидността (мътността) посредством инсталиране на т.н. екрани за тиня (turbidity curtains) или подходящи строителни технологии</p>	Строителство	<p>Намаляване на площта на увреждане на местообитанията и риска от смъртност за риби и видове безгръбначни, свързани с водна среда</p>
35.	<p>Разчистването на дървесно-храстовата растителност и/или отнемането на почвения слой, свързани с укрепването на свлачището и строителството в отсечката от км 138+600 до км 139+500 да започне в активния сезон на обикновената чесновница (<i>Pelobates fuscus</i>) – 15 април – 15 септември. Непосредствено преди тези дейности, екип от 4 херпетолози да обходи, в продължение на 3 нощи, строителната площадка, като събере всички открити</p>	Преди и по време на строителството	<p>Намаляване на риска от смъртност за обикновената чесновница</p>

	индивиди от вида. Същите да бъдат освободени в подходящи терени подалеч от трасето на жп линията. На членовете на екипа да се подсигурят разрешителни за изключения от забраните, въведени със ЗБР за животинските и растителните видове от приложение № 3. За дейността да се представи доклад на възложителя. Разчистването на дървесно-храстовата растителност и/или отнемането на почвения слой да започне веднага след приключване на акцията по изместване на животните.		
36.	Оросяване на транспортни пътища (без настилка) при много сухо време, за намаляване на праха.	Строителство	Опазване на прилежащата растителност
37.	Да се спазват правилата за противопожарна безопасност и да не се опожарява растителност.	Строителство	Опазване на прилежащата растителност и местообитания, намаляване на безпокойството и риска от смъртност за животински видове
	Отпадъци		
38.	Третирането на строителните отпадъци да се извършва съгласно изготвен и одобрен План за управление на строителни отпадъци (ПУСО), включен в обхвата на инвестиционните проекти по глава VIII от Закона за устройство на територията, одобрен по реда на чл. 11, ал. 7 от ЗУО. Съгласно чл. 11, ал. 2, ПУСО се одобрява от кмета на общината или оправомощено от него длъжностно лице по искане на възложителя на строежа след влизането в сила на разрешението за строеж и преди откриването на строителната площадка и/или преди започването на дейностите по изграждане или премахване на обект. Също така, съгласно чл. 11, ал. 7, за строежи, разположени на територията на повече от една община, ПУСО се одобряват от кметовете на съответните общини или от оправомощени от тях длъжностни лица за частта от строежа,	Преди началото на строителните дейности. Строителство	Управление на отпадъците в съответствие със ЗУО и изискванията на нормативната уредба по управление на отпадъците

	която се изпълнява в териториалния обхват на съответната община.		
39.	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.	Строителство	Управление на отпадъците в съответствие със ЗУО
40.	Преди началото на строителството, местоположението на временните площадки за съхранение на земни маси, които ще се използват на обекта и площадки за изкопани земни маси, които не отговарят на проектните спецификации за влагане в строежа, да се съгласува със съответната общинска администрация, на чиято територия е съответната площадка, в съответствие с чл. 19, ал. 1 от ЗУО.	Преди началото на строителните дейности	Управление на отпадъците в съответствие със ЗУО
41.	Образуваните опасни отпадъци да се събират разделно и да се съхраняват на площадки с уплътнен изолационен материал до предаването им за третиране, съгласно изискванията на ЗУО и подзаконовите нормативни актове по неговото прилагане.	Строителство	Събиране и съхраняване на отпадъците в съответствие с изискванията на нормативната уредба по управление на отпадъците
42.	Строителните отпадъци да се третират и транспортират от възложителя на строежа, от собственика на строителни отпадъци или от друго лице, отговарящо на изискванията на чл. 35 от ЗУО въз основа на писмен договор.	Строителство	Управление на отпадъците в съответствие със ЗУО и подзаконовите нормативни актове по неговото прилагане
43.	Да се използват технически изправни транспортни средства за транспортиране на опасни и производствени отпадъци на територията на строителните площадки, както и извън тях. Транспортиране на опасни отпадъци да се извършва само в затворени метални контейнери/варели. Използване на технически изправни строителни машини.	Строителство	Опазване на почви и води
44.	След приключване на строителните работи на дадени строителни площадки местата за временно складиране на инертни материали и строителни отпадъци, своевременно да се	Строителство	Опазване на почви и въздух. Възстановяване на нарушените терени

	почистват, като отпадъците се транспортират на отредените за третиране на строителни отпадъци места в съответствие със ЗУО. Да се извърши рекултивиране на местата, като се използва съхранявания хумус.		
45.	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.	Строителство	Опазване на почви и води
46.	В случаите на аварийно изпускане на масла или други замърсители е необходимо незабавно да се отстранят замърсените земни маси и да се транспортират до площадка за отпадъци, притежаваща документ по чл. 35 от ЗУО за този вид отпадъци.	Строителство	Опазване на почви и води
47.	Организацията по поддържането и експлоатацията на железопътната инфраструктура, както и почистването от отпадъци покрай железопътното трасе и съоръжения и обслужващи зони, своевременно да събира отпадъците и ги третира самостоятелно и/или ги предоставя за събиране, транспортиране и третиране на лица, които имат право да извършват тези дейности в съответствие със ЗУО.	Експлоатация	Предотвратяване на разпиляване и замърсяване пространствата покрай железопътната линия. Управление на отпадъците в съответствие със ЗУО
48.	Организацията по поддържането и експлоатацията на железопътната инфраструктура да събира разделно изхвърляните опаковки	Експлоатация	Възможност за рециклиране
49.	Организацията по изпълнение на ремонтни дейности в района на жп гарите и по жп линията да предвижда и изпълнява трудово-организационни мерки, както и извозване на подменени технически елементи и възли от ремонтните екипи.	Експлоатация	Предотвратяване на разпиляване и замърсяване пространствата покрай железопътната линия и района на жп гарите
	Опасни вещества		
50.	Употребата на опасни вещества (горива и масла) да се извършва в съответствие с мерките за предотвратяване на аварии, изпускане или разливи и за контрол на	Строителство	Опазване на околната среда и човешкото здраве от въздействието

	експозицията, определени със съответния нормативен/административен акт, в информационните листове за безопасност и инструкциите за безопасна употреба.		на опасни химични вещества и смеси
	Шум		
51.	Използваните машини и съоръжения 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.	Строителство	Смекчаване на шумовото въздействие върху строителната площадка и близките до нея зони с нормиран шумов режим
52.	В участъците по трасето през и покрай обектите на шумово въздействие, строителната дейност да бъде съобразена с изискванията на разпоредбите на чл. 16а, ал. 5 от Закона за защита на шума в околната среда за забрана излъчването на шум по време на строителството за времето от 14:00 до 16:00 ч. и от 23:00 до 08:00 ч.	Строителство	Смекчаване на шумовото въздействие върху близките зони с нормиран шумов режим
53.	Да не се допуска работа на строителната техника на празен ход.	Строителство	Смекчаване на шумовото въздействие върху строителната площадка и близките до нея зони с нормиран шумов режим
54.	Обслужващия строителството автомобилен транспорт да се движи по съгласувани със съответните общини трасета и да спазва приетите ограничения за скорост на движение през населени места.	Строителство	Смекчаване на шумовото въздействие върху близките до трасето зони с нормиран шумов режим
55.	Да се изгради проектирания шумозащитен екран, между новата гара Дъбова махала и близката жилищна територия на с. Дъбова махала, в съответствие с изготвения технически проект.	Строителство	Ограничаване на шумовото въздействие върху жилищната зона при експлоатация на жп гарата

56.	Да се изготви План за собствен мониторинг.	Експлоатация	Наблюдение и контрол на шумовото въздействие върху най-близкия до жп гарата жилищен терен на с. Дъбова махала
57.	Да се изпълняват допълнителни шумозащитни мероприятия на база на резултати от извършени измервания на шума, при необходимост.	Експлоатация	Смекчаване на шумовото въздействие върху близките до трасето зони с нормиран шумов режим
Ландшафт			
58.	Рекултивацията на нарушените земи от строителните работи в съответствие с изискванията на "Наредба № 26/02.12.1996 г. за рекултивация на нарушени терени, подобряване на слабо продуктивни земи, отнемане и оползотворяване на хумусния слой (обн. ДВ, бр. 89/22.10.1996 г., посл. изм. ДВ бр. 22/2002 г.)".	Строителство	Приемливо ландшафтно оформяне на нарушените терени
Културно наследство			
59.	Провеждане на спасителни разкопки в рамките на сервитута на обекти (№№ 01, 02, 03, 07, 10, 11 и 12) и цялостно археологическо проучване на обект № 5.	Преди началото на строителните дейности	Проучване и документиране на културните пластовете и археологически структури
60.	Археологическо наблюдение по цялата дължина на жп участък „Видин – Медковец“.	Строителство	За да не се допусне разрушаването на неизвестни археологически обекти или структури
61.	Археологическо наблюдение в границите на пет археологически обекта (№№ 04, 06, 08, 09 и 13).	Строителство	За да не се допусне разрушаването на археологически структури
Здравно - хигиенни аспекти			
62.	Да бъдат определени хигиенно-защитните зони, местоположението и въвеждането в експлоатация на всички източници на нейонизиращи лъчения (базови станции, изграждане на системи за сигнализация и телекомуникация) и	Проектиране и експлоатация	Осигуряване на здравословни и безопасни условия в работната и околната

	да бъдат съгласувани по съответния ред съгласно Наредба № 9/1991 г. за пределно допустими нива на електромагнитни полета в населени територии и определяне на хигиенно-защитни зони около излъчващи обекти.		жилищна среда
63.	Редовно да се извършват периодичните медицински прегледи чрез сключен договор със Служба по трудова медицина.	Строителство	Намаляване на отрицателните професионални въздействия
64.	Работниците да бъдат снабдени с лични предпазни средства – антифони. Да се извършва контрол върху годността им и правилното им използване.	Строителство	Намаляване на отрицателните професионални въздействия
65.	Работниците да бъдат снабдени с подходящо за сезона работно облекло.	Строителство	Понижаване на здравния риск в работна среда
66.	Използване на нови, високо ефективни и надеждни машини за строителство на жп линии.	Строителство	Понижаване на здравния риск в работната и околната жилищна среда
67.	Осигуряване на работниците на разхладителни и топли напитки през горещите и съответно през студените периоди на годината.	Строителство	Осигуряване на здравословни и безопасни условия на труд
68.	Разработване и внедряване на режим на труд и почивка по време на работа.	Строителство и експлоатация	Намаляване на трудовия травматизъм

Настоящото решение се отнася само за инвестиционното предложение, което е било предмет на извършената ОВОС по реда на Закона за опазване на околната среда.

При промяна на възложителя, на параметрите на инвестиционното предложение или на някои от обстоятелствата, при които се издава настоящото решение по ОВОС възложителя/новият възложител трябва да уведоми своевременно Министерството на околната среда и водите (МОСВ) съгласно чл. 99, ал. 11 от Закона за опазване на околната среда.

На основание чл. 99, ал. 12 от Закона за опазване на околната среда решението по ОВОС губи правно действие, ако в срок 5 /пет/ години от датата на издаването му не е започнало осъществяването на инвестиционното предложение, което се установява с проверка от контролните органи по околната среда.

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

На основание чл. 22, ал. 3 от Наредбата за ОВОС възлагам на директорите на РИОСВ - Монтана и Басейнова дирекция „Дунавски район” контрола по изпълнение на поставените условия и мерки в настоящото решение.

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

На основание чл. 60, ал. 1 от АПК от възложителя Държавно предприятие „Национална компания железопътна инфраструктура“ в МОСВ е внесено искане с вх. № ОВОС-11/19.09.2022 г. за допускане на предварително изпълнение на решение по ОВОС за инвестиционно предложение „Модернизация на железопътна линия Видин - София“: *Железопътен участък I: Видин – Медковец*“.

След като разгледах искането на възложителя, в което се мотивира защита на особено важни държавни и обществени интереси, свързани със своевременното изпълнение на инвестиционното предложение, вземайки предвид предоставената информация, намирам за установено от фактическа и правна страна следното:

С Решение на Министерския съвет № 509/08.07.2011 г., проектът за модернизация на железопътната линия Видин - София е обявен за обект с национално значение, гарантиращ железопътните връзки между Западна Европа – България и Азия. С това решение на обекта се дава приоритет в развитието и се осигурява ангажираност на държавните институции за неговото успешно реализиране.

С изграждането на железопътен участък I „Видин – Медковец“, част от модернизацията на железопътната линия „Видин – София“ ще бъдат свързани няколко стратегически инфраструктурни обекта от значение за транспортната свързаност на Европа и Азия като новия пътен и железопътен мост на р. Дунав при Видин - Калафат, железопътния тунел под Босфора в Истанбул, модернизацията на линията Анкара - Истанбул, модернизацията на линията Калафат - Крайова в Румъния. Всички те са по протежение на европейски транспортен коридор „Ориент/Източно-Средиземноморски“ и по железопътен товарен коридор 7 „Ориент коридор“.

Модернизацията на железопътния участък Видин – Медковец е от значение за развитието на железопътната връзка между Западна Европа и Близкия Изток чрез моста на река Дунав при Видин – Калафат. С реализацията на инвестиционното предложение ще се създадат най-благоприятните условия за използването на Трансевропейските транспортни коридори за свободно придвижване на хора и стоки. Концепцията за Трансевропейската транспортна мрежа дава възможност с общи средства да се планира и реализира инфраструктура, имаща значение за отваряне на европейския транспортен пазар, както и да се развият най-модерните технологии в рамките на европейската оперативна съвместимост. С изграждането на новата железопътна инфраструктура в участъка Видин – Медковец се очаква подобряване на макроикономическите показатели на региона и създаване на благоприятни условия за повишаване на икономическата активност по различните отрасли.

Проектът „Модернизация на железопътната линия Видин – София: железопътен участък I Видин – Медковец“ е одобрен за финансиране по „Механизма за свързване на Европа“, който е ключов инструмент на Европейския съюз за финансиране, за насърчаване на растежа, заетостта и конкурентоспособността чрез целенасочени инвестиции в инфраструктура на европейско равнище. Финансирането по този механизъм подкрепя високоефективните и устойчиви Трансевропейски мрежи в областта на транспорта.

При реализирането на проекта е планирано поетапно изпълнение на участъци от него. За първия участък Медковец – Срацимир е одобрено финансиране със средства на Европейския съюз в размер на 568 (петстотин шестдесет и осем) млн. лв. За да бъде финализирана процедурата по подписване на Споразумение за безвъзмездна финансова помощ с Изпълнителната агенция на Европейския съюз следва да бъде представено Решение по ОВОС за инвестиционното предложение.

Крайният срок за представяне на документите и подписване на Споразумението за безвъзмездна финансова помощ е 21.10.2022 г., в противен случай финансирането ще бъде отказано. Следователно от закъснение на изпълнението на решението по ОВОС може да последва значителна или трудно поправима вреда.

Решението по ОВОС е документ с особена важност, гарантиращ и навременното издаване на Разрешение за строеж за железопътния участък. Всяко забавяне на процедурите, свързани с реализацията на проекта поставя под риск цялостното изпълнение на проекта (основно изпълнението на строително-монтажните дейности) до края на периода за допустимост на разходите, а именно 31.12.2026 г. При закъснение на реализацията на инвестиционното предложение ще бъдат засегнати важни държавни и обществени интереси, тъй като разходи по проекта, направени след посочената дата няма да бъдат сертифицирани и съответно ще доведат до загуба на средства от фондовете на Европейския съюз.

Допускането на предварително изпълнение на решението по ОВОС е необходима обезпечителна мярка за осигуряване изпълнението на административния акт и намаляване на риска от забавяне при изпълнение на проекта с оглед защита на важни държавни и обществени интереси.

Гореизложените обстоятелства кореспондират с хипотезата на чл. 60, ал. 1 от АПК, като са налице предпоставки за допускане на предварително изпълнение на решението по ОВОС, а именно необходимост от защита на особено важни държавни и обществени интереси, свързани с изпълнение на акта, тъй като от закъснението на изпълнението може да последва значителна или трудно поправима вреда.

Предвид горното на основание чл. 60, ал. 1 и ал. 2 от АПК,

РАЗПОРЕЖДАМ:

Допускам предварително изпълнение на Решение по ОВОС № 1-1/2022 г. на министъра на околната среда и водите, с което се одобрява осъществяването на инвестиционно предложение „Модернизация на железопътна линия Видин - София“: Железопътен участък I: Видин – Медковец“ с цел защита на особено важни държавни и обществени интереси, свързани с изпълнението на акта, тъй като от закъснението на изпълнението може да последва значителна или трудно поправима вреда.

На основание чл. 60, ал. 5 от АПК, разпореждането за допускане на предварително изпълнение подлежи на обжалване чрез министъра на околната среда и водите пред Върховния административен съд в тридневен срок от съобщаването му.

Дата: 12.10.2022 г.

МИНИСТЪР:

РОСИЦА КАРАМФИЛОВА