



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

Изх. № ОВОС-42/28.05.2021 г.

ДО  
Г-Н КРАСИМИР ПАПУКЧИЙСКИ  
ГЕНЕРАЛЕН ДИРЕКТОР НА ДП НКЖИ  
БУЛ. „МАРИЯ ЛУИЗА“ № 110  
1000 СОФИЯ

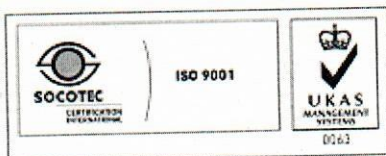
На Ваш изх. № ЖИ-20865/27.05.2021 г.

**Относно:** *Инвестиционно предложение (ИП) за „Възстановяване на проектните параметри на жп линия София-Карлово-Зимница“: Подобект 1: Рехабилитация на съоръженията и устройствата на системата за електроснабдяване от жп инфраструктура в междугарието Антон-Копривщица от км 91+932 до км 99+713 по III жп линия; Подобект 2: Рехабилитация на железния път, изкуствените съоръжения, съоръженията и устройствата на системата за електроснабдяване от жп инфраструктура в междугарието Копривщица-Стряма от км 100+525 до км 106+337“, с възложител Държавно предприятие „Национална компания железопътна инфраструктура“ (ДП НКЖИ)*

**УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ПАПУКЧИЙСКИ,**

Във връзка с Ваше уведомление с вх. № ОВОС-42/28.05.2021 г. на МОСВ за ИП „Възстановяване на проектните параметри на жп линия София-Карлово-Зимница“: Подобект 1: Рехабилитация на съоръженията и устройствата на системата за електроснабдяване от жп инфраструктура в междугарието Антон-Копривщица от км 91+932 до км 99+713 по III жп линия; Подобект 2: Рехабилитация на железния път, изкуствените съоръжения, съоръженията и устройствата на системата за електроснабдяване от жп инфраструктура в междугарието Копривщица-Стряма от км 100+525 до км 106+337“, на основание чл. 6а, т. 1, б. „а“ от Наредба за условията и реда за извършване на оценка за съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони (Наредбата за ОС, обн., ДВ, бр. 73/2007г., изм. и доп.), Ви уведомявам следното:

ИП „Възстановяване на проектните параметри на жп линия София-Карлово-Зимница“: Подобект 1: Рехабилитация на съоръженията и устройствата на системата за



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

Тел: +359(2) 940 6259, Факс: +359(2) 986 25 33



електроснабдяване от жп инфраструктура в междугарието Антон-Копривщица от км 91+932 до км 99+713 по III жп линия; Подобект 2: Рехабилитация на железния път, изкуствените съоръжения, съоръженията и устройствата на системата за електроснабдяване от жп инфраструктура в междугарието Копривщица-Стряма от км 100+525 до км 106+337“, попада в обхвата на чл. 2, ал. 2 от *Наредбата за ОС*.

Целта на ИП е да се повиши нивото на сигурност и безопасност на движението на влаковете и устойчивостта им във времето, като ще бъде осигурено възстановяване на продължителността на жизнения цикъл на подсистемите инфраструктура и енергия по смисъла на Наредба № 57/2004 г.; предоставяне на заявления от превозвачите капацитет на трафика; подобряване на работата на подсистема Енергия, включително токоснемането при контакта „проводник-пантограф“; повишаване на пропускателната способност в участъка Копривщица – Стряма, чрез достигане на проектна скорост на движение на влаковете от 100 км/ч; устойчивост на експлоатацията в процеса на управлението на влаковата работа по железопътната инфраструктура при спазване на изискванията за безопасност, надеждност и сигурност; осигуряване на скоростни условия, гарантиращи устойчив график на движение на влаковете; намаляване на произшествията при превоза на пътници и товари и свързаните с тях загуби на време; увеличаване на комфорта на пътуване, поради намаляване на шума от движението на подвижния състав по новоизградения безнаставов релсов път; привличане на клиенти, поради намаляване на времето за пътуване.

ИП ще се реализира в границите на имоти – публична държавна собственост, предоставени за управление на ДП НКЖИ, предвид което не се предвижда допълнително отчуждаване на земи.

Подобект 1 – жп линия между гара Антон и гара Копривщица е разположена в землищата на с. Антон, община Антон, област София и с. Душанци, община Пирдоп, област София, с географски координати:

- Началото на участъка съвпада с началото на стрелка (НС) № 1 в гара Антон с координати – 24°15'10,040" Е и 42°43'44,467" N;

- Краят на участъка съвпада с НС № 2 в гара Копривщица с координати - 24°20'3,655" Е и 42°42'12,521" N.

Подобект 2 – жп линия между гара Копривщица и гара Стряма е разположена подземно (изцяло в тунел № 7) в землищата на с. Антон, община Антон, област София и гр. Клисурса, община Карлово, област Пловдив, с географски координати:

- Начало на участъка съвпада с НС № 1 в гара Копривщица с координати – 24°20'34,313" Е и 42°42'2,413" N

- Краят на участъка съвпада с НС № 2 в гара Стряма с координати - 24°24'48,791" Е и 42°41'44,952" N.

ИП е предвижда да се извърши основен ремонт на съществуващите обекти и елементи на железопътната инфраструктура, който включва:

- смяна на съществуващата стълбова линия и елементите на контактната мрежа в междугарието Антон – Копривщица с новата контактна мрежа – единична верижна компенсирана за скорост на движение до 120 км/ч с изместени от опорните възли струни;

- смяна на съществуващото горно строене, в т.ч. баластова призма и релсо-траверсова скара с нови релси тип 60E1, монтирани върху монолитен/безбаластов път, както и на елементите на контактната мрежа в междугарието Копривщица – Стряма;

- ремонт на съществуващите отводнителни съоръжения в междугарието Копривщица – Стряма;

- ремонт на съществуващите отводнителни съоръжения в междугарието Копривщица – Стряма, в т.ч. отвеждане на водните капежи по облицовка на тунел 7 към водоотводните съоръжения.

**За Подобект 1: Рехабилитация на съоръженията и устройствата на системата за електроснабдяване от жп инфраструктура в междугарието Антон-Копривщица от км 91+932 до км 99+713 по III жп линия, дейностите ще се реализират в следните етапи:**

1. Подготвителни работи – включват: изключване на напрежението на контактната мрежа; заземяване на контактна мрежа; почистване на габарита от растителност; демонтаж на заземленията на контактната мрежа.

2. Основни работи – монтажните работи по контактната мрежа ще бъдат извършени от съществуващия железен път, без фундаменти и стълбовете, които могат да бъдат монтирани/изпълнени от основна площадка. Ще бъдат сменени с нови 120 бр. стоманобетонни стълба тип СБКМ 57/11.15, 4 броя тип МА1, 30 броя тип МПК 7/8 и 18 броя МН 25-15/12. Не се предвижда подмяна на стълбове с номера 11, 12, 13, 29, 30, 31, 32, 53, 108, 113 и 122. Цялото носещо въже ще бъде подменено с ново – бронзово. Предвидена е смяна с нови на всички елементи на контактната мрежа – контактен проводник, струни и струнни клеми, компенсиращи устройства, електрически връзки и надлъжни електрически съединители. Предвидените основни работи ще бъдат извършени в следната последователност:

- демонтаж на контактния проводник, носещо въже и конзоли;
- демонтаж на стълбова линия;
- машинен изкоп на единични фундаменти за новите стълбове с багер „Атлас“ 1604 с размери диаметър  $\varnothing$  900/1300 мм x 2450/3000 мм и 1300 x 1300 x 3000 мм;
- монтаж на армировка с изчакващи анкерни болтове;
- бетониране и уплътняване чрез иглени електрически вибратори;
- механизирано изправяне на стълбове с помощта на самоходни механични или хидравлични повдигателни устройства след набиране на необходимата якост на бетона във фундаменти при контрол на разстоянието от проектна ос на железния път до челото на стълба; Отвесирането на всеки стълб ще се извършва с помощта на теодолит;
- монтажът на конзоли ще се извършва след изправянето и укрепването на стълбовете на контактната мрежа. Конзолите ще се сглобяват на земята и ще се монтират комплект, обикновено без изолаторите, поради опасност да бъдат наранени при монтажът им с дрезини ДМ и автовишки. Тежките многопътни конзоли ще се повдигат и ще се монтират с помощта на товарен автомобил с кран, железопътна машина АДМ с кран и работна платформа за строителство и ремонт на контактна мрежа или специализирана двупътна машина с работна платформа за строителство и ремонт на контактна мрежа;
- монтажът на новите окачвания на контактната мрежа се извършва с монтажен влак;
- предвижда се монтаж на алуминиев многожичен обратен проводник АС 240 мм<sup>2</sup>, който ще се монтира от външната страна на стълбовната линия основно в ляво по посока на нарастващия километраж. Конзолите за захранващи и обратни фидери ще се монтират от обратната страна на стълба спрямо железния стълб. Развиването на обратния фидери се извършва посредством самоходни или прикачени устройства от обратната страна на стълба спрямо железния път или от железен път;
- монтаж на носещо въже;
- монтажът на контактния проводник се извършва след монтажа на носещото въже с монтажен влак (железопътна машина АДМ с кран и работна платформа за строителство и ремонт на контактна мрежа с двуосен разкатъчен вагон за развиване на контактни проводници и носещи въжета или специализирана двупътна машина с работна платформа за строителство и ремонт на контактна мрежа с ремарке с железен ход за развиване на проводници и въжета), като се окачва на временни струнки;
- развиването и окачването на проводниците от верижната контактна мрежа ще се прави поотделно за носещо въже и за контактния проводник;
- монтираните компенсиращи устройства за верижна контактна мрежа в края на всяко анкерно поле се разполагат на един анкерен стълб с разделен монтаж на блок компенсаторите за носещо въже и за контактния проводник;
- монтаж на нови заземления от едножилен стоманен, горещо цинкован проводник – за изпълнение на заземителни връзки стълб-релса, се свърже към тях тяговата релса чрез болтова връзка;

- монтаж на нови секционни разединителни и моторни задвижвания, който ще се включат към системата за телеуправление SCADA;

- довършителни монтажни работи по КМ – регулиране и довършване на верижно окачване. След монтажът на средните анкеровки и окончателно регулиране на блок компенсаторите на контактния проводник и на носещото въже, контактният проводник се нанася на фиксаторните клеми, а носещото въже – на седловите клеми. Точното замерване на „зиг-заг“ на контактната мрежа се извършва чрез специализирана платформа на жп ход. По време на изпълнението се заснемат всички показания на „зиг-заг“, височината на контактния проводник и системната височина.

3. Заключителни работи – включват почистване на строителна площадка; номериране на стълбовете, като номерните знаци се разполагат под ъгъл от 45° спрямо равнината, перпендикулярна на железния път за стоманобетонните стълбове и със специални табелки или с нанасяне върху страничните стени на стоманените стълбове; знаците ще бъдат разположени на стълбовете в съчетание със знак „Внимание! Високо напрежение, опасно за живота“.

Ремонтите работи ще се извършват на площ от 60,487 дка по дължина на железопътната линия.

**Подобект 2: Рехабилитация на железния път, изкуствените съоръжения, съоръженията и устройствата на системата за електроснабдяване от жп инфраструктура в междугариято Копривщица-Стряма от км 100+525 до км 106+337, дейностите ще се реализират в следните етапи:**

1. Подготвителни работи – ще се изпълнят преди демонтажа на железния път, като включват: определяне на площадки в гарите Копривщица и Стряма, за престой на техниката, за разкомплектоване на демонтираните звена (МДБ), за складиране на материали – релси, траверси, панели, баласт, стълбове и др.; захранване на площадките с електрическа енергия, вода и телекомуникации; направа на временни пътища; направа на складови площадки; мобилизация на механизацията; изграждане на временно осветление и вентилация в тунел № 7.

2. Основни работи – включват следното:

- демонтаж на съществуващата контактна мрежа – двоен контактен проводник, носещо въже, твърда анкеровка на носещото въже в тунел № 7, вертикални окачвания и заземления на носещото окачване в тунел № 7;

- демонтиране на релсо-траверсовата скара с релси тип S49, траверси СТ-4, СТ-4Т и дървени;

- натоварване, транспорт и разтоварване на стария железен път тип 49 в полева МДБ;

- разкомплектоване, транспорт и подреждане на демонтираните части до указано от инвеститора място (до 150 км);

- изгребване на съществуващата баластова призма и транспортирането ѝ до депо;

- изпълнение на хидроизолация на участъците с течове и капежи и хидроизолация на фугите между отделните кампадите в тунел № 7;

- изкоп до достигане на проектни коти и наклони на земна основна площадка (ЗОП);

- уплътняване и направа на основа за отливане на бетонна плоча и монтаж на стоманобетонни панели 4,75x2,50 м, възстановяване на съществуващите канавки и изграждане на нови отводнителни канавки;

- полагане на изравнителна плоча;

- полагане на предварително изготвени в заводски условия панели оборудвани с безвинтово еластично скрепление за релси тип 60E1;

- доставка и полагане на нов железен път с нови релси тип 60E1 върху стоманобетонни панели с размери 4,75x2,50 м и направа на преходи от безбаластов към баластов път при порталите на тунела;

- направа на безнаставов/заварен релсов път (БРП) с необходимите неутрализации;

- направа на отводнителна система (двустранни отводнителни канавки);

- монтаж на нови елементи на контактната мрежа в тунел № 7 – контактен проводник, носещото въже, изолатори, детайли и скрепителни елементи, които ще се извършват след монтажа на безбаластовия железен път при работа на два фронта при двусменен режим на работа;

- изграждане на постоянно осветление в тунел № 7;

- строително-монтажните работи се извършват без използването на взривни вещества;

3. Заключителни работи – във връзка с възстановяването на движението на влаковете ще се извърши:

- почистване на строителна площадка;

- почистване на канавките и железния път от строителни отпадъци;

- монтиране на капациите на канавките на тунел № 7;

- извършване на 72 часови проби на системите;

- демобилизация на механизацията.

Ремонтните работи ще се извършват на площ от 22,957 дка по дължина на железопътната линия.

Всички суровини, енергийни източници и материали, необходими за извършване на дейностите по осъществяване на ИП ще се доставят като стоков продукт от пазара по вид и количество в съответствие с проекта на ИП. Доставка на необходимите материали ще се извършва по съществуващата пътна и железопътна инфраструктура.

Предвидените за използване природни ресурси са земни и скални маси, инертни материали, трошен камък, дренащ материал, пясък, дървен материал, вода, както и обработени метални суровини, стоманобетонни изделия и стоманени конструкции.

По време на строителството, вода ще се използва за приготвяне на бетонови смеси, строителни разтвори, навлажняване на временните пътища и строителните площадки за предотвратяване на емисии от прах във въздуха и за битови нужди на наетия персонал. Не се предвижда водовземане от повърхностни или подземни води. Необходимите водни количества ще се набавят чрез мрежите за обществено водоснабдяване. При необходимост, за осигуряване на вода за строителни нужди ще се използва съществуващата водоснабдителна мрежа или водоносна. Питейната вода ще се осигурява в бутилиран вид.

Ще се използват горива за строителната механизация, основно дизелово гориво. Необходимата електрическа енергия за заваръчни и други монтажни работи по трасето ще се осигурява от дизелови генератори.

Не се очаква емитиране на вещества, които да са опасни или такива, които могат да осъществяват контакт с води.

При извършване на дейностите се очаква да се образуват основно следните видове отпадъци: смесени строителни отпадъци; изкопни земни маси и битови отпадъци.

След приключване на строителните работи инертните материали и образуваните строителни отпадъци своевременно ще се почистват, като отпадъците ще се извозват на отредените за депониране на строителни отпадъци места. Събирането, съхранението, транспортирането и обезвреждането на отпадъците ще се извършва в съответствие с изискванията на Закона за опазване на околната среда (ЗООС), Закона за управление на отпадъците (ЗУО) и Наредбата за управление на строителните отпадъци и за влагане на рециклирани строителни материали. За третирането на строителните отпадъци е заявено, че е изготвен План за управление на строителните отпадъци, съгласно изискванията на ЗУО.

Образуваните битови отпадъци ще се събират в специални контейнери и ще се предават към общинското депо за битови отпадъци.

Не се очаква образуване на опасни отпадъци, както и формиране на отпадъчни води, които да бъдат зауствани във водни обекти. На строителните площадки ще бъдат осигурени преносими химически тоалетни за наетия персонал, които ще се обслужват от лицензирани фирми. Не се предвижда използване, съхранение и работа с материали, които могат да бъдат опасни за околната среда.

Деятелностите в описаното по-горе ИП не попадат в Приложение № 1 към чл. 92, т. 1, както и в Приложение № 2 към чл. 93, ал. 1 на Закона за опазване на околната среда (ЗООС). Същите не представляват разширение или изменение, което да доведе до значително отрицателно въздействие върху околната среда по смисъла на чл. 93, ал. 1, т. 2 и т. 3 от ЗООС, поради следното: ИП не е свързано с други съществуващи и одобрени с устройствен план дейности в обхвата на въздействие на обекта. Основният ремонт няма да засяга други обекти на техническата инфраструктура и околната среда по протежение на железопътна линия между гарите Антон – Копривщица и Копривщица – Стряма. Всички ремонтни дейности ще се изпълняват в имотите, предоставени за управление на ДП НКЖИ във връзка с функцията да управлява железопътната инфраструктура, по смисъла на Закона за железопътния транспорт. Не се очаква наличие на трансгранично въздействие. Всички суровини, енергийни източници и материали, необходими за извършване на дейностите по осъществяване на ИП ще се доставят като стоков продукт от пазара. Доставка на необходимите материали за реализацията на ИП ще се извършва по съществуващата пътна и железопътна инфраструктура. Природните ресурси, суровините и материалите, които ще се използват при строителството и експлоатацията на ИП, са: земни и скални маси, инертни материали, трошен камък, дренаращ материал, пясък, дървен материал, вода, както и обработени метални суровини, стоманобетонни изделия и стоманени конструкции. При ремонта на обектите на железопътната инфраструктура и площадките на съоръженията по трасето, вода ще се използва за приготвяне на бетонови смеси, строителни разтвори, навлажняване на временните пътища и строителни площадки за предотвратяване на емисии от прах във въздуха и за битови нужди на наетия персонал. За реализация на ИП не се предвижда водовземане от повърхностни или подземни води. Необходимите водни количества ще се набавят чрез мрежите за обществено водоснабдяване. При необходимост, за осигуряване на вода за строителни нужди ще се използва водоснабдителната мрежа или водоноска. Питейната вода ще се осигурява в бутилиран вид. При строителството на инфраструктурата и съоръженията на ИП ще се използват горива за строителната механизация, основно дизелово гориво. Необходимата ел.енергия за заваръчни и други монтажни работи по трасето ще се осигурява от дизелови генератори. Реализацията на ИП не е свързана с добив или използване на дървен материал. Реализацията на ИП не засяга качеството и регенеративните способности на природните ресурси. Не се очаква емитиране на вещества, които да са опасни или такива, които могат да осъществяват контакт с води. По време на строителните работи в атмосферния въздух се очаква да се емитират малки количества от неорганизираните емисии на прах. Събирането, съхранението и транспортирането и обезвреждането на отпадъците ще се извършва в съответствие с изискванията на ЗООС, ЗУО и Наредбата за управление на строителните отпадъци и за влагане на рециклирани строителни материали. За третирането на строителни отпадъци е изготвен План за управление на строителните отпадъци, като част от инвестиционния проект, съгласно изискванията на чл. 11 от ЗУО. Не се очаква да се генерират опасни отпадъци по време на ремонтните дейности на обекта. В периода на експлоатация не се очаква генериране на отпадъци. При извършването на ремонтните работи не се предвижда постоянно и значително водопотребление и не се очаква формиране на потоци отпадъчни води, които да бъдат зауствани във водни обекти. Не се очаква въздействие върху повърхностните и подземни води по време на ремонтните и строително-монтажните дейности. В периода на експлоатация не се очаква генериране на отпадъчни води от битов или промишлен характер. По време на извършване на ремонтни дейности в участъците Антон – Копривщица и Копривщица – Стряма не се предвижда използването, съхранението и работа с материали, които могат да бъдат опасни за околната среда и здравето на хората, както и не се очаква наличието на такива на строителната площадка.

Предвид посоченото, за ИП няма основание да се изисква провеждане на регламентирани с Глава шеста от ЗООС процедури по оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС) или преценяване на необходимостта от ОВОС.

След извършена проверка на местоположението на ИП се установи, че същото **не попада** в границите на защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии, **но частично попада** в границите на защитени зони (Натура 2000 места) по смисъла на Закона за биологичното разнообразие: BG0001389 „Средна гора“ за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна, обявена със Заповед № РД-274/31.03.2021 г. на министъра на околната среда и водите (обн. ДВ, бр. 43/2021 г.) и BG 0002054 „Средна гора“ за опазване на дивите птици, обявена със Заповед № РД-273/30.03.2012 г. на министъра на околната среда и водите (обн. ДВ, бр. 32/2012 г.).

При извършената проверка за допустимост по смисъла на чл. 12, ал. 2 от *Наредбата за ОС* се установи, че реализирането на проекта е допустимо съгласно режима на защитени зони BG0001389 „Средна гора“ и BG 0002054 „Средна гора“, определени със заповедите им за обявяване.

При реализиране на ИП не се засягат природни местообитания и местообитания на видове, предмет на опазване в защитените зони, т.к. всички дейности ще бъдат изпълнени по съществуващата ж.п. линия без да се налага да бъдат използвани допълнителни площи, предвид което няма да има и загуба на площи на природни местообитания и местообитания на видове. Предвид характерът на инвестиционното предложение (рехабилитация на съществуващи съоръжения и устройства на система за електроснабдяване), както и фактът, че същото не няма да засегне полигони на местообитания, не се очаква да се създаде предпоставка за трайна и непреодолима преграда, възпрепятстваща свободна миграция на видовете или откъсване на парчета от зоната, които могат да останат изолирани. ИП не засяга приоритетни местообитания или видове, предмет на опазване в защитени зони, предвид което не се очаква да доведе до възможност за изменение в някои от параметрите на ключовите абиотични елементи на зоната, т.к. няма да има антропогенно натоварване, различаващо се от досегашното (ж.п. линията е съществуващата и се експлоатира). Предвид факта, че ИП ще се реализира в границите на съществуваща ж.п. линия, няма предпоставки за възникване на въздействие от присъствието на хора и техника, свързано с пораждање на шум, вибрации, светлинно излъчване и др., което да доведе до прогонването на видове, предмет на опазване в защитени зони и което ще е свързано с дългосрочното намаляване на популациите. Характерът, обемът на дейностите на ИП и местоположението му няма да предизвика нарушаване на функционалните връзки между отделните зони в мрежата „Натура 2000“ – биокоридори на видове, елементите на ландшафта, които въз основа на своята линейна и непрекъсната структура или свързваща функция са значими за миграцията, географското разпространение и генетичния обмен в растителните и животинските популации и видове.

Видно от гореизложеното, предвидените в ИП дейности и реализирането им не предполагат увреждане и трансформация на природни местообитания и местообитания на видове, предмет на опазване в защитени зони, не се създава трайна преграда, която да възпрепятства миграцията на видовете в обхвата на ИП, възможните шумови и антропогенни въздействия ще са временни и обратими, предвид което считам, че при реализацията им **няма вероятност от отрицателно въздействие** върху защитени зони.

В тази връзка, на основание чл. 2, ал. 2 от *Наредбата за ОС* Ви уведомявам, че за така заявеното ИП „Възстановяване на проектните параметри на жп линия София-Карлово-Зимница“: Подобект 1: Рехабилитация на съоръженията и устройствата на системата за електроснабдяване от жп инфраструктура в междугарието Антон-Копривщица от км 91+932 до км 99+713 по III жп линия; Подобект 2: Рехабилитация на железния път, изкуствените съоръжения, съоръженията и устройствата на системата за електроснабдяване от жп инфраструктура в междугарието Копривщица-Стряма от км 100+525 до км 106+337“, **преценката на компетентния орган е, че не е необходимо провеждане на процедура по реда на Глава втора от Наредбата за ОС.**

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

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

**АСЕН ЛИЧЕВ**

*Министър на околната среда и водите*