



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

Изх. № ОВОС-62/0808/2023 г.

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

На Ваш изх. № ЖИ-18441/26.04.2023 г.

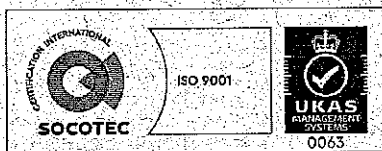
Относно: Уведомление за промяна на инвестиционно предложение (ИП) „Модернизация на железопътна линия София – Пловдив: железопътен участък Ихтиман – Септември, Пресичане с техническа инфраструктура“ част от проект „Модернизация на железопътна линия София – Пловдив: железопътни участъци София – Елин Пелин и Елин Пелин – Септември“, с възложител Държавно предприятие „Национална компания железопътна инфраструктура“ (ДП НКЖИ)

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН КРУМОВ,

Във връзка с внесено от вас уведомление с вх. № ОВОС-62/02.05.2023 г. на МОСВ, по чл. 10, ал. 1 от Наредба за условията и реда за извършване на оценка за съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони (Наредбата за ОС, обн., ДВ, бр. 73/2007г., изм. и доп.) за горесцитираното инвестиционно предложение (ИП) и допълнителна информация представена с вх. № ОВОС-62/12.06.2023 г. на основание чл. 6а, т. 1, б. „б“ от същата наредба, Ви уведомявам следното:

Промяната на ИП „Модернизация на железопътна линия София – Пловдив: железопътен участък Ихтиман – Септември, Пресичане с техническа инфраструктура“ част от проект „Модернизация на железопътна линия София – Пловдив: железопътни участъци София – Елин Пелин и Елин Пелин – Септември“ попада в обхвата на чл. 2, ал. 2 от Наредбата за ОС.

За ИП „Модернизация на железопътна линия София – Пловдив, в участъка Елин Пелин – Септември“, с възложител ДП „НКЖИ“ е проведена процедура по Глава шеста от Закона за опазване на околната среда (ЗООС) за оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС), съвместена с процедура по оценка за съвместимост. За ИП е постановено Решение № 6-6/2014 г. по ОВОС на министъра на околната среда и водите, с което се



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

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



одобрява осъществяването на ИП по преработен Вариант С на трасето на железопътната линия.

Съгласно представената информация за обект „Модернизация на железопътната линия София - Пловдив, железопътен участък Ихтиман - Септември, Пресичане с техническа инфраструктура“ е издадено Разрешение за строеж № РС-48/01.08.2022г., като включва: Етап 1: Селскостопански надлез над жп линия при жп км 93+633 по път 1; Етап 2: Кабелиране на ВЛ 20 kV, „Септември“ при жп км 97+335 по път 1 и Етап 3: Надлез над железопътната линия при жп км 97+357 по път 1.

ИП предвижда промяна в конструкциите, размерите на елементите и геометричните размери на следните съоръжения: „Селскостопански пътен надлез, пресичащ ж.п. линията на км 93+633 по селскостопански път с посоки Мененкьово – главен път София – Пловдив“ и „Пътен надлез, пресичащ ж.п. линията на км 97+357 по общински път с посоки Ихтиман – главен път София – Пловдив“.

Промените в параметрите на ИП се намират в междугарие Белово – Септември, като пътните надлези, попадат в землищата съответно на гр. Белово, община Белово и гр. Септември, община Септември, област Пазарджик.

Заявени са следните конструктивни промени в съоръженията:

1. Селскостопански пътен надлез, пресичащ железопътната линия на км 93+633 по селскостопански път с посоки Мененкьово - главен път София- Пловдив:

Промени в конструкцията: Отворите на фаза РЧД са намалени на 2x18.30 м (спрямо тези в Техническия проект- 2x20.10 м), като осигуряват безпрепятственото премостване на коловозите на бъдещата скоростна железопътна линия и селскостопанския път. Общата дължина на конструкцията е намалена с 3,90 м (от 44,10 м на 40,20 м).

Промяна в броя и геометричните размери на елементите на долното строене: Първоначално фундаментът на всеки стълб и устой, представлява два броя пилоти $\varnothing 120$ с дължина 20 м, като върху пилотите се насаждат два броя кръгли колони с диаметър $\varnothing 120$ см. В РЧД фундаментът на всеки стълб и устой, представлява един брой пилот $\varnothing 150$ с дължина 22 м при устоите и 25 м при стълба, като върху пилотите ще се насаждат кръгли колони с диаметър $\varnothing 140$ см. Върху колоните се изпълнява монолитно изпълнен ригел. Броят на пилотите и колоните е по-малък, но размерите са по-големи, което гарантира устойчивостта на конструкцията.

Промяна в броя на гредите и геометричните размери на плочогредовата конструкция: променени са геометричните размери на гредите. Първоначално е предвидена връхна конструкция, съставена от 5 бр. сглобяеми предварително напрегнати главни греди с височина 95 см и с дължина 22 м – 19 т, като главните греди е трябвало да се монтират върху неопренови лагери с размери 200/300/82 см при устоите и 200/300/71 см при стълба. С направените промени се предвижда връхната конструкция да е съставена от предварително напрегнати стендови греди тип ГТ95+ с дължина 20 м (височина 95 см). Връхната конструкция на всеки отвор се състои от по 4 броя греди, разположени на разстояние 168 см (осово) една от друга. Гредите ще имат широки пояси – долен с ширина 70 см и горен с ширина 165 см и ширина на реброто – 18 см. Променена е дебелината на пътната плоча от 18 см, на 16 см.

2. Пътен надлез, пресичащ ж.п. линията на км 97+357 по общински път с посоки Ихтиман - главен път София - Пловдив:

Промени в конструкцията: Отворите на фаза РЧД (2x18.30м) и тези в техническия проект - 2x18.25м, са практически еднакви и осигуряват безпрепятствено премостване на коловозите на бъдещата скоростна железопътна линия и съществуващия канал. Поради промяна в нормативните изисквания (Наредба за проектиране на пътищата) е увеличен габаритът на пътното платно от 6,50 м на 7,00 м. Общата дължина на конструкцията е увеличена незначително с 10 см (от 40,10 м на 40,20 м).

Промяна в броя и геометричните размери на елементите на долното строене: Първоначално фундаментът на всеки стълб и устой, представлява три броя пилоти $\varnothing 120$ с дължина 20 м. След промените фундаментът на всеки стълб и устой ще бъде два броя пилоти $\varnothing 150$, с дължина 22 м при устоите и 25 м при стълба. Върху пилотите ще се насаждат кръгли колони с диаметър $\varnothing 140$ см, два броя за всеки стълб и устой, вместо първоначално предвидените три броя кръгли колони с диаметър $\varnothing 120$ см. Върху колоните се изпълнява монолитно изпълнен ригел. Броят на пилотите и колоните е по-малък, но размерите са по големи, което гарантира в еднаква степен устойчивостта на конструкцията

Промяна в броя на гредите и геометричните размери на плочогредовата конструкция: Първоначално е предвидена върхна конструкция, съставена от 7 броя сглобяеми предварително напрегнати главни греди с височина 95 см и с дължини 20 м. Главните греди се монтират върху неопренови лагери с размери 200/300/82 см при устоите и 200/300/71 при стълба. С настоящите промени се предвижда върхната конструкция да бъде съставена от предварително напрегнати стендови греди тип ГТ95+ с дължина 20 м (височина 95 см). Върхната конструкция на всеки отвор ще се състои от по 6 броя греди, разположени на разстояние 168 см (осово) една от друга. Гредите има широки пояси – долен с ширина 70 см и горен с ширина 165 см и ширина на реброто 18 см. Теглото е 20 т. Широкият фланш на гредите е предпоставка за безкофражно изпълнение на пътната плоча. Намалена е дебелината на пътната плоча от 20 см на 16 см.

Промените в параметрите на инвестиционния проект, които налагат допълване на издаденото и влязло в сила разрешение за строеж, касаят промени в геометричните размери и броя на гредите, геометричните размери на плочогредовата конструкция (дебелината на пътната плоча), промени в броя на пилотите и колоните и промени в геометричните размери на фундаментите, без да се променя начина на фундиране – изливни пилоти. Другите технически параметри на съоръженията не са променени. Върхната конструкция се запазва монтаж-монолитна и осигурява нормативния минимален светъл височинен габарит 680 см за електрифицирана железопътна линия и минимален светъл пирочинен габарит 3,2 м, считано от оста на железопътната линия до съответното препятствие.

Положението на двата надлеза не се променя. Съгласно документацията, новото конструктивно решение попада изцяло в границите на отчуждение, съгласно одобрения ПУП.

Не се предвижда промяна в разглежданите в проведената процедура по ОВОС и ОС суровини и материали, които ще се използват при реализиране на съоръженията. Предвидени са единствено по-високи класове на бетоните за конструкцията на съоръженията, както и армировъчна и напрегателна стомана. Изкопаните земни маси ще бъдат вложени като обратни насипи.

Предвид гореизложеното, така заявените в ИП конструктивни промени за селскостопански пътен надлез, пресичащ железопътната линия на км 93+633 и пътен надлез, пресичащ железопътната линия на км 97+357 на инвестиционно предложение „Модернизация на железопътна линия София – Пловдив; железопътен участък Ихтиман – Септември, Пресичане с техническа инфраструктура“, с възложител ДП НКЖИ, не попада самостоятелно в обхвата на Приложение № 1 и № 2 на Закона за опазване на околната среда (ЗООС). Не намираме основание конструктивните промени да се считат за изменение на ИП съгласно чл. 93, ал. 1, т. 2 и т. 3 от ЗООС, което да доведе до значително отрицателно въздействие върху околната среда, тъй като от предвидените промени в размерите на конструкцията не би могло да се очаква допълнително значително отрицателно въздействие върху околната среда и човешкото здраве спрямо оцененото въздействие при процедурата по ОВОС, съвместена с оценка за съвместимост, в резултат на която е издадено Решение по ОВОС № 6-6/2014 г. на

министъра на околната среда и водите. Предвидените за влагане основни суровини и материали не се променят. Изкопаните земни маси при строителството на съоръженията се предвижда да бъдат вложени като обратни насипи, необходими за строителството на железопътното трасе и съоръжения. Съоръженията се разполагат в границата на отчуждени имоти съгласно одобрения ПУП. В тази връзка заявените промени **не подлежат на регламентираните с глава шеста от ЗООС процедури по оценка на въздействието върху околната среда.**

След извършена проверка се установи, че двата пътни надлеза и промените, свързани с тях, предмет на настоящото ИП **не попадат** в границите на защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии, както и в границите на защитени зони (Натура 2000 места) по смисъла на Закона за биологичното разнообразие.

С оглед гореизложеното, отчитайки **местоположението, обема, характера и времетраенето** на предвидените в обхвата на ИП дейности, както и че при реализирането им не се засягат природни местообитания и местообитания на видове, предмет на опазване в защитени зони, не предполагат увреждане и трансформация на местообитания и местообитания на видове, не се създава трайна преграда, която да възпрепятства миграцията на видовете в границите на ИП, както и че при наличие на шумови и антропогенни въздействия същите ще бъдат временни и обратими 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 заявената промяна на ИП „Модернизация на железопътна линия София – Пловдив: железопътен участък Ихтиман – Септември, Пресичане с техническа инфраструктура“ част от проект „Модернизация на железопътна линия София – Пловдив: железопътни участъци София – Елин Пелин и Елин Пелин – Септември“, **препепката 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 подзаконовни 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.

ЮЛИЯН ПОПОВ 

Министър на околната среда и водите