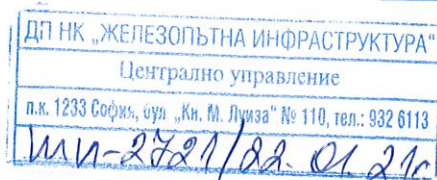




бул. „Кн. Мария Луиза“ №110, София 1233
тел.: (+359 2) 932 3863
факс: (+359 2) 831 2003

www.rail-infra.bg
m.dimcheva@rail-infra.bg

ДО
Г-Н ЕМИЛ ДИМИТРОВ
МИНИСТЪР НА
ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ
гр. София, 1000
бул. „Мария Луиза“ № 22



УВЕДОМЛЕНИЕ ЗА ИНВЕСТИЦИОННО ПРЕДЛОЖЕНИЕ

от ДП „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“
гр. София, СО - район „Сердика“, бул. „Кн. Мария Луиза“ № 110
БУЛСТАТ 130823243

Директор : инж. Красимир Папукчийски, Генерален директор на ДП НКЖИ
Пълен пощенски адрес: гр. София, СО - район „Сердика“, бул. „Кн. Мария Луиза“ № 110
Телефон, факс, e-mail: тел: 932 60 62, факс 932 6444

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ДИМИТРОВ,

На основание чл. 4, ал. 1 от *Наредба за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда* (НУРИОВОС, приета с ПМС № 59/2003г., ДВ, бр. 25/2003г., посл. изм. и доп. ДВ. бр.67 от 23 август 2019г.) Ви уведомяваме за инвестиционното предложение на ДП „Национална компания „Железопътна инфраструктура“:

**„Модернизация на железопътна линия Видин – София:
железопътен участък I: Видин - Медковец“**

За инвестиционното предложение „Модернизация на железопътна линия Видин София: Актуализация на проекта и подготовка на железопътен участък I: Видин - Медковец“ е проведена процедура по преценяване на необходимостта от извършване на

ОВОС, съгласно глава шеста от Закона за опазване на околната среда, съвместена с процедура по преценяване на вероятната степен на отрицателно въздействие съгласно Закона за биологичното разнообразие. Процедурата е приключила с постановяване на Решение № 12-ПР/2015г. на Министъра на околната среда и водите, с характер „да не се извършва ОВОС“.

На този етап проектът е в процес на подготовка - разработени са техническите проекти, но не е издадено разрешение за строеж и не е започнало осъществяването на инвестиционното предложение. Поради това и съгласно изискванията на чл. 93, ал. 8 от ЗООС издаденото Решение № 12-ПР/2015г. е изгубило правното си действие. Като цяло техническите параметри на инвестиционното предложение 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 инвестиционното предложение, като са установени известни малки разлики, касаещи засегнатите площи за отчуждаване и параметрите на някои съоръжения. Подробна информация за причините, довели до тези промени и тяхното количествено измерение са подробно разписани в т. 2. „**Описание на основните процеси, капацитет, обща използвана площ...**“ от настоящото уведомление.

Наименованието на инвестиционното предложение в настоящото уведомление е променено в сравнение с наименованието му в Решение № 12-ПР/2015г., тъй като дейностите по актуализацията и подготовката на идейния проект са приключили и не са актуални към настоящия момент.

Предвид гореизложеното и предстоящите процедури по съгласуване и одобряване на техническия проект и издаването на разрешение за строеж е наложително наличието на актуално и влязло в сила решение на компетентния орган (МОСВ). За тази цел и съгласно изискванията на чл. 4, ал. 3 от Наредбата за ОВОС Ви представяме следната информация за инвестиционното предложение:

Характеристика на инвестиционното предложение:

1. Резюме на предложението, *(посочва се характерът на инвестиционното предложение, в т.ч. дали е за ново инвестиционно предложение, и/или за разширение или изменение на производствената дейност съгласно приложение № 1 или приложение № 2 към Закона за опазване на околната среда (ЗООС))*

Инвестиционният проект „Модернизация на железопътната линия „Видин - София“ предвижда изграждане на железопътна магистрала, която да обслужва населението, вътрешния и международния товарен трафик. Проектът трябва да осигури оперативна съвместимост на инфраструктурата, оборудването, системите за управление, експлоатация и безопасност, както и свързаност с европейските жп мрежи чрез прилагането на унифицирани стандарти. От национална гледна точка проектът подкрепя развитието на важни икономически центрове от Северозападния регион на България (Видин, Монтана, Мездра, Враца, Ботевград), попадащи в обсега на линията, което ще доведе до премахването на социално-икономическите различия на региона с останалите райони за планиране и ще подпомогне изпълнението на планове за постигане на икономическа и социална кохезия в регионалното развитие на страната.

Инвестиционният проект за „Модернизация на железопътната линия „Видин - София“ е одобрен с Решение по ОВОС № 1-1/2012 г. на МОСВ.

Железопътната линия „Видин - София“ пресича територията на северозападната част на България с генерална посока северозапад – югоизток. Границите на железопътната линия в участъка Видин – София, който е предмет на проекта за модернизация, са следните: от км 146+908 – Товарна гара Видин до гара Столник включително.

Модернизация на железопътна линия Видин – София: железопътен участък I: „Видин – Медковец“

При разработване на актуализацията на идейния проект за участъка „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, който в по-голямата си част съвпада с одобреното с Решение по ОВОС № 1-1/2012 г. трасе от идеен проект 2009 г., разглеждан по-надолу като Вариант В (син вариант).** За всеки подучастък са посочени настъпилите отклонения от трасето на идейния проект 2009 г.

Вариант В следва до голяма степен трасето от идеен проект 2009 г., но с допустими промени по отношение на радиуси и наклони е направена значителна оптимизация на строителните разходи и е изпълнена целта на заданието за проектиране.

Вариант В е разработен във фаза технически проект въпреки, че в много малък участък пресича национална мрежа Натура 2000 – 33 „Въртопски дол“. Основните проблеми за неприемане на трасето по идеен проект, което тангира към 33 „Въртопски дол“ са технически:

1. Невъзможност за равномерно разположение на гари по трасето (приблизително еднакви междугарови разстояния) с цел осигуряване на капацитет на железопътната линия. Технически неприемливо е построяване на гара в района на км 126 – 127, получава се изкоп с дълбочина 30 м, което усложнява експлоатационните условия и най-вече безопасността;

2. Решението в план изисква построяването на стрелкови гърловини в крива, което е допустимо само по изключение, но от гледна точка безопасност движението на влаковете ще наложи значително ограничаване на експлоатационната скорост. Стрелки, положени в криви, ограничават скоростите до 80 км/ч за безопасно преминаване на подвижния състав. Такова ограничение на новопостроена жп линия е проблем от гледна точка на Оперативната съвместимост;

3. Вариант В (син вариант) в отсечката от км 116 до км 134 пресича с около 400 м по-малко гористи местности.

Освен техническите параметри друго основно предимство на вариант В е значително по-малките строителни и експлоатационни разходи. **Експлоатационните разходи за трасето по идеен проект 2009 г. ще бъдат значително по-големи, предвид наличието на по-големи и по-скъпи съоръжения.**

Железопътната линия :Видин – София“ е разделена на три отделни участъка: Участък № I: Видин - Медковец, Участък № II: Медковец – Руска Бяла и Участък № III: Руска Бяла – Столник.

Предмет на Инвестиционното предложение е Участък № I: Видин - Медковец, със следните подучастъци по приетия за разработка във фаза Технически проект - Вариант В (син вариант):

Подучастък № 41: междугарие Медковец - Дъбова махала, от км 84+925 до км 98+650 (дължина 13,725 км). Проектната скорост за подучастъка е 160 км/ч.

Вариант В започва от км 84+351 като до км 84+925 съществуващата жп гара Медковец се реконструира така, че да кореспондира с проектното трасе. Проектното трасе тангира югозападно на съществуващата ж.п. линия около 1460 м като при първата хоризонтална крива, за междугарието, проектното трасе се отдалечава в югозападна посока на около 50 м. На км 88+384 проектната ос пресича съществуващата, като преминава от северната ѝ страна. От км 87+917 до км 91+413 съществуващият коловоз за гара Брусарци се измества, като се разполага вдясно на главното трасе на разстояние 4.40 м.

След км 91+168 трасето продължава с лява хоризонтална крива и дясна контра крива, продължава с тунел № 1 от км 91+950 до км 92+275. След тунела заобикаля водоеми южно от гр. Брусарци и преминава на около 300 м югозападно от гробището на гр. Брусарци. След дясната контра крива трасето продължава в северна посока като на км 96+414 се пресича със съществуващ асфалтов път чрез пътен надлез. На км 96+450 започва лява хоризонтална крива, като в правата след нея е разположена нова жп гара Дъбова махала.

В подучастъка са проектирани следните пресичания с пътища: на км 84+652 се пресича Републикански път III - 8105 със съществуващ жп прелез; на км 94+211 се пресича Републикански път III - 112 с пътен надлез; на км 96+414 се пресича Републикански път III - 112 с пътен надлез. Предвиждат се един селскостопански надлез и два селскостопански подлеза.

В подучастъка, югозападно от гр. Брусарци, проектното трасе е изместено на около 450 м от трасето по идеен проект от 2009 г. (следата от Решението по ОВОС) с цел да бъде избегнато пресичането на езерата и без да засяга гробището на гр. Брусарци.

Подучастък № 42 гара Дъбова махала, от км 98+650 до км 99+800 (дължина 1,150 км). Проектната скорост за подучастъка е 160 км/ч.

Жп гара Дъбова махала е разположена северно от с. Дъбова махала и източно от асфалтовия път за с. Тополовец. Гарата е разположена в права и е с дължина 1060 м и избягва пресичането на изоставения микроязовир. Жп гара Дъбова махала е в насип с височина от 3 м до 11 м. Новата жп гара ще включва:

- два перона за първи и трети коловози с дължини по 150 м;
- пешеходен подлез;
- перонни покрития;
- нова сграда на гарата с багажно отделение;
- универсална товаро-разтоварна площадка;
- сграда за персонала по поддръжката на железния път (при необходимост);
- автомобилен паркинг.

В жп гара Дъбова махала са проектирани три коловоза с полезна дължина минимум 750 м. На първи и трети коловоз са предвидени перони с дължини по 150 м и височина на пероните от кота горен ръб глава релса е 0.55 м. Във входната гърловина е проектирана жп връзка, свързваща трети гаров коловоз със съществуващата жп линия за гара Брусарци. Така през гара Брусарци ще преминават всички регионални пътнически влакове.

В подучастъка са проектирани следните пътни връзки:

- За осигуряване достъпа на моторни превозни средства до гара Дъбова махала е проектирана нова пътна връзка. Новият път минава в ляво от жп линията. Той е асфалтов с дължина 373 м. Предвидени са обръщало в ляво и паркинг в дясно от пътя. Новопроектираният път е тип Г 9 с две ленти за движение, всяка от които е с ширина 3,00 м и банкет с ширина 1,50 м.
- Вляво от жп линията е проектиран полски път, който се отклонява от общинския път между селата Дъбова махала и Княжева махала. Той служи за обслужване на товаро-разтоварната дейност в района на гарата. Предвижда се пътят да е с проектна скорост $V_{пр}$ до 30 км/ч, една лента за движение с ширина 3.50 м и банкетите с ширина 1.25 м.

Предимства:

- не се разрушават сгради в с. Дъбова махала;
- не се засяга гробището на Дъбова махала;
- запазва се съществуващият асфалтов път за с. Дреновец;
- гарата е близо до с. Дъбова махала.

В подучастъка на км 98+685.36 жп линията се пресича с асфалтов път между селата Дъбова махала и Княжева махала с пътен подлез.

Гарата е разположена в права и е с дължина 1060 м. Правата е изместена към селото, югозападно като така се избягва пресичането на изоставен микроязовир. Максималното отдалечаване на трасето от следата в Решението по ОВОС е около 135 м. в края на подучастъка.

Подучастък № 43 междугарие Дъбова махала – Воднянци, от км 99+800 до км 110+975 (дължина 11,175 км). Проектната скорост за подучастъка е 160 км/ч.

След жп гара Дъбова махала трасето продължава в посока северозапад, като веднага след последната стрелка започва пътен подлез на км 99+827, чрез който се пресичат асфалтов път № 112 и новата жп линия. На км 100+165 започва дясна хоризонтална крива, в средата на която трасето пресича река Лом с мост $L=218$ м. **Проектната ос, в зоната на хоризонталната крива, отстои на около 180 м западно от трасето по идеен проект от 2009 г. (следата от Решението по ОВОС). Това решение избягва криволичето корито на река Лом като я пресича на км 100+750 с жп мост.**

На км 101+500 е предвидена нова жп спирка Дреновец. Перонът на спирката е с дължина 150 м и височина над гл. р. 0,55 м. На перона е предвиден навес за пътници с дължина от 13 м. След спирка Дреновец следва лява хоризонтална крива, като след кривата проектната ос се включва в оста на трасето по идеен проект 2009 г., като я следва до края на подучастъка.

В подучастъка са проектирани следните пресичания с пътища и газопроводи:

- на км 99+827 се пресича Републикански път III - 112 с пътен подлез;
- на км 101+607 се пресича Републикански път III - 114 с пътен подлез;
- на км 102+724 се пресича изграденото трасе на газопрееносната инфраструктура на „Булгартрансгаз“ ЕАД;
- на км 103+980 се пресича общински асфалтов път с пътен подлез;
- на км 109+986 се пресича изграденото трасе на газопрееносната инфраструктура на „Булгартрансгаз“ ЕАД;
- предвиждат се два селскостопански надлеза и четири селскостопански подлеза.

В подучастъка, проектното трасе е изместено югозападно от трасето по идеен проект от 2009 г. (следата от Решение по ОВОС), като избягва криволичещото корито на река Лом и я пресича на км 100+750 с жп мост $L=218$ м. Отклонението започва от предишния подучастък и продължава до км 102+900 (по Вариант В), където двете трасета се събират и остават идентични до края на подучастъка. Максималното им раздалечаване е около 180 м.

Предимства на проектното решение:

В разглеждания подучастък и по двата варианта трасето пресича ЗЗ „Река Лом”, с код ВG0000503, обявена по Директивата за местообитанията. Съгласно данните от проект „Картиране и определяне на природозащитното състояние на природни местообитания и видове - фаза Г”, въздействието и на двата варианта върху природните местообитания и видове, предмет на опазване в зоната, е идентично. При теренните проучвания обаче се установи, че червеният вариант (следата от Решението по ОВОС) пресича река Лом (която тук излиза извън границите на ЗЗ) на три места, като засяга почти два пъти по-голяма площ от крайречна растителност (Фиг. 1). По този начин първоначално одобреният червен вариант ще окаже по-голямо въздействие върху реката и прилежащите ѝ екосистеми (а оттам - и върху защитената зона) отколкото новопредложеният син вариант.



Фигура 1: Местоположение на двата варианта (червен и син контур) спрямо р. Лом и защитената зона

Подучастък № 44 гара Воднянци, от км 110+975 до км 112+100 (дължина 1,125 км). Проектната скорост за подучастъка е 160 км/ч.

Нова жп гара Воднянци е разположена на около 2 км североизточно от с. Воднянци и съвпада с местоположението на гара Воднянци по идеен проект от 2009 г. (следата от Решението по ОВОС). Гарата е разположена в права и е с дължина 1002 м, като е в изкоп от 1 м до 4 м.

В жп гара Воднянци са проектирани три коловоза с полезна дължина минимум 750 м. На първи и трети коловоз са предвидени перони с дължини по 150 м и височина на пероните от kota горен ръб глава релса е 0,55 м. Новата жп гара ще включва:

- два перона за първи и трети коловози с дължини по 150 м;
- пешеходен надлез (пасарелка);
- перонни покрития;
- нова сграда на гарата с багажно отделение;
- универсална товаро-разтоварна площадка;
- сграда за персонала по поддръжката на железния път (при необходимост);
- автомобилен паркинг.

В подучастъка са проектирани следните пътни връзки:

- За осигуряване достъпа на моторни превозни средства до гара Воднянци е необходимо изграждане на нова пътна връзка. Новият път е асфалтов с дължина около 1800 м. Предвидени са обръщало и паркинг. Новопроектираният път е тип Г9 с две ленти за движение, всяка от които е с ширина 3.00 м и банкет с ширина 1,50 м.
- В четната гърловина е предвидена помощна площадка за товаро-разтоварна дейност. От площадката до асфалтовия път, водещ до приемното здание, е проектиран полски път с една лента за движение с ширина 3.50 м и банкети с ширина 1,25 м.
- В близост до паркинга, от асфалтовия път е проектиран нов полски път в посока към нечетната гърловина, който пресича жп линията на км 112+240 с нов селскостопански надлез. След надлеза полският път се връща към пероните на гарата, като преди тях се включва в съществуващ полски път, като така се осигурява връзка от двете страни на новата жп гара.

В подучастъка проектното трасе следва следата от Решението по ОВОС.

Подучастък № 44 гара Воднянци е от км 110+975 до км 112+100, от който км 112+100 по Технически проект следва Подучастък № 50

Подучастък № 50: междугарие Воднянци – Срацимир, от км 112+100 до км 127+925 (дължина 15,825 км). Проектната скорост за подучастъка е 160 км/ч.

След гара Воднянци проектното трасе продължава в северозападна посока. До км 115+748 проектното трасе на Вариант В съвпада с трасето по идеен проект

от 2009 г. (следата от Решението по ОВОС), като след това с дясна хоризонтална крива се отдалечава на изток от идейното трасе от 2009 г. Следват три виадукта с дължина съответно 142,60 м, 216 м и 365 м. На км 117+759 започва лява хоризонтална крива, като след нея трасето продължава в западна посока.

На км 121+225 е предвидена нова жп спирка Извор. Перонът на спирката е с дължина 150 м и височина от горен ръб глава релса на 0,55 м. На перона е предвиден навес за пътници с дължина от 13 м.

След спирка Извор следва дясна хоризонтална крива, като продължава в посока север-северозапад и тангира западно на с. Лагошевци. На км 122+939 трасето се пресича с изградената газопреносна инфраструктура на „Булгартрансгаз“ ЕАД. След село Лагошевци трасето преминава покрай 33 „Въртопски дол“ с виадукт с дължина 1126 м, като преди него е в траншея с изкоп от около 14 м. Траншеята е предвидена с цел намаляване дължината и височината на дългия виадукт.

След виадукт с дължина 1126 м следва виадукт с дължина 216 м, след което проектното трасе напуска защитената зона. На км 126+730 започва дясна хоризонтална крива, след която започва нова жп гара Срацимир.

В подучастъка са проектирани следните пресичания с пътища:

- на км 114+460 се пресича общински асфалтов път, между с. Воднянци и с. Ярловица, с пътен надлез;
- на км 118+610 се пресича Републикански път III - 1102 с пътен надлез;
- на км 121+347 се пресича общински асфалтов път, между с. Извор и с. Лагошевци, с пътен надлез;
- предвиждат се четири селскостопански надлеза;
- два прокара за животни.

В подучастъка проектното трасе е изместено в източна посока от оранжев вариант по идеен проект от 2009 г. (следата от Решението по ОВОС) и пресича 33 „Въртопски дол“. Отклонението започва от км 116+000 (по Вариант В), като Вариант В (син вариант) остава североизточно, отдалечавайки се на максимум 445 м. При км 120+150 (по Вариант В) двете следи се пресичат. Вариант В (син вариант) остава югозападно, отдалечавайки се максимум 570 м. При км 123+425 (по Вариант В) двете следи се пресичат отново. Вариант В (син вариант) остава източно, отдалечавайки се на максимум 800 м.

Вариант В (син вариант) е избран въпреки, че в много малък участък пресича национална мрежа Натура 2000 – 33 „Въртопски дол“. Основните проблеми за неприемане на трасето по идеен проект 2009 г. (следата от Решението по ОВОС), който тангира на „Въртопски дол“ са технически:

1. Невъзможност за равномерно разположение на гари по трасето (приблизително еднакви междугарови разстояния) с цел осигуряване на капацитет на железопътната линия. Технически неприемливо е построяване на гара в района на км 126 – 127, получава се изкоп с дълбочина 30 м, което усложнява експлоатационните условия и най-вече безопасността;

2. Решението в план изисква построяването на стрелкови гърловини в крива, което е допустимо само по изключение, но от гледна точка безопасност движението на влаковете ще наложи значително ограничаване на експлоатационната скорост.

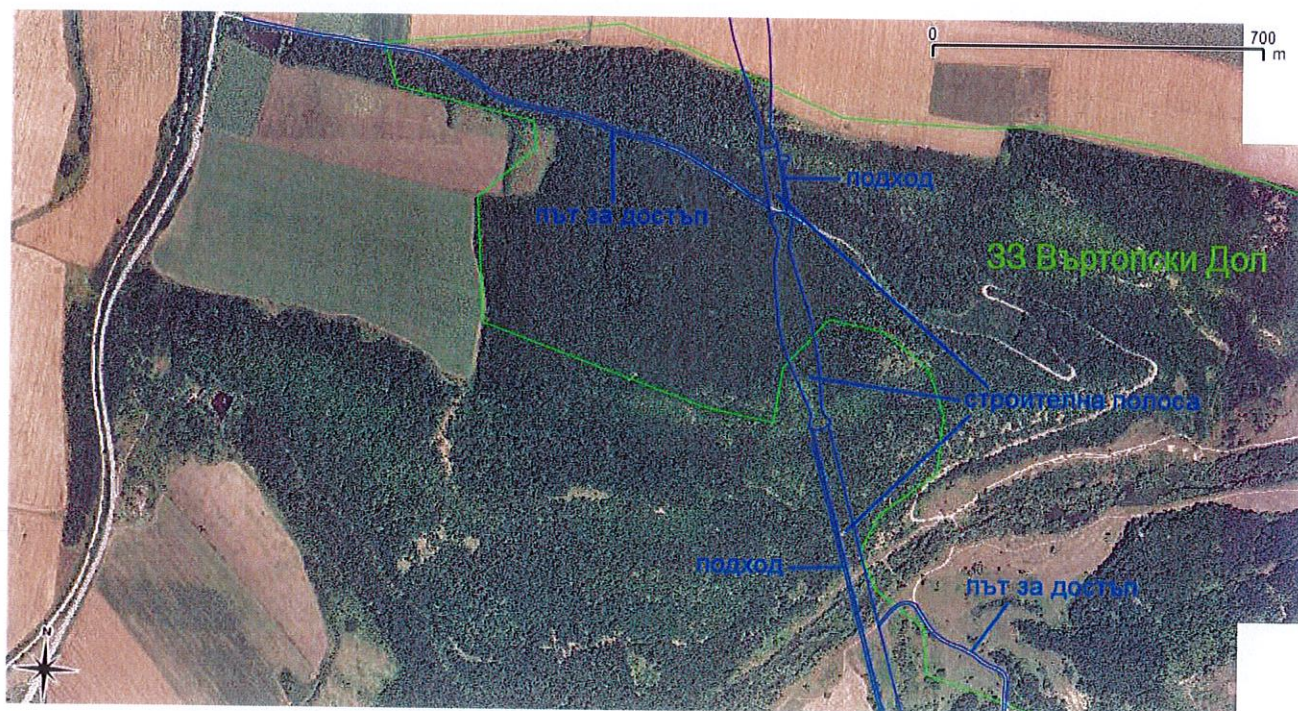
Стрелки, положени в криви, ограничават скоростите до 80 км/ч за безопасно преминаване на подвижния състав. Такова ограничение на новопостроена жп линия е проблем от гледна точка на Оперативната съвместимост.

Оценка на въздействието на новопредложения Вариант В върху 33 „Въртопски дол“

Потенциалните въздействия, които ИП по предложения проектен вариант В може да окаже върху 33, са следните:

По време на строителството

- Временно унищожаване на природни местообитания и местообитания на видове в рамките на строителната полоса, подходите към нея и пътищата за достъп (Фиг. 2);
- Временна фрагментация на природни местообитания и местообитания на видове, породена от строителната полоса, вкл. подходите към нея, и пътищата за достъп;
- Бариерен ефект за животински видове, предмет на опазване в зоната, породен от строителната полоса, вкл. подходите към нея, и пътищата за достъп;
- Безпокойство за животински видове, предмет на опазване в зоната, породено от присъствието и шума на строителна техника и хора;
- Смъртност на индивиди от бавноподвижни и/или малки на животински видове, предмет на опазване в зоната.



Фигура 2: Елементи на ИП по време на строителството

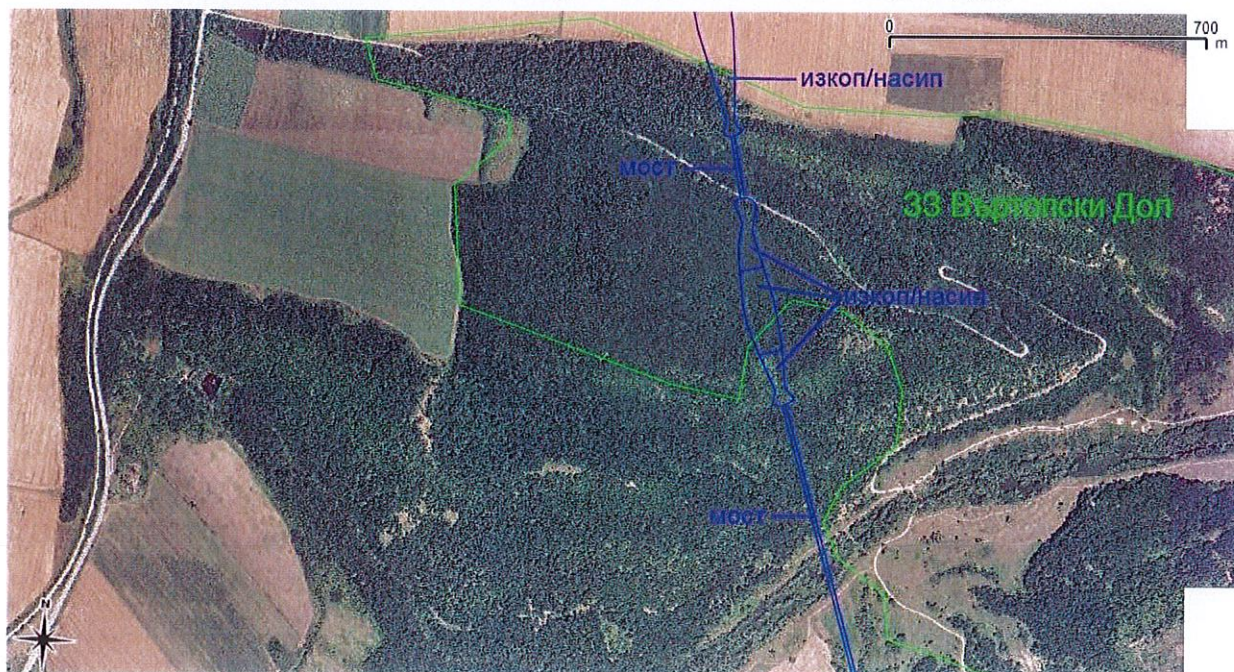
По време на експлоатацията

- Унищожаване на природни местообитания и местообитания на видове в границите на наземната част на трасето (Фиг. 3);
- Фрагментация на природни местообитания и местообитания на видове, породена от наземните части на трасето;

- Бариерен ефект за животински видове, предмет на опазване в зоната, породен от наземните части на трасето;
- Безпокойство за животински видове, предмет на опазване в зоната, породено от преминаването на влаковите композиции;
- Смъртност на индивиди от животински видове, предмет на опазване в зоната.

Природни местообитания

Съгласно данните от проект "Картиране и определяне на природозащитното състояние на природни местообитания и видове - фаза I", в района на ИП са разпространени 4 типа природни местообитания, които обаче не се засягат пряко (пътят за достъп до моста при км 125+948 е по съществуващ асфалтов път). При теренните проучвания обаче се установи, че трасето в почти цялата си част, която пресича ЗЗ, минава през местообитание 91M0 Балкано-Панонски церово-горунови гори. Максималната засегната площ по време на строителството се оценява на 24.949 дка. Съгласно данните от проекта, покритието на местообитание 91M0 в зоната е 310 дка. **Направените проучвания обаче показват, че тази площ е силно подценена. Само в периметъра на картирането (300 м около трасето плюс потенциални подходи към него) площта на Балкано-Панонските церово-горунови гори възлиза на 934.924 дка.** В цялата зона действителната площ на местообитанието е много по-голяма. По време на експлоатацията, при правилно провеждане на рекултивационните мероприятия (залесяване под мостовото съоръжение с цер, благун и зимен дъб), заетата площ от местообитание 91M0 в зоната се очаква да е много по-малка - 10.341 дка.



Фигура 3: Елементи на ИП по време на експлоатацията.

По време на строителството ще се фрагментират 2 полигона с местообитание 91M0, но оставащите фрагменти ще са с достатъчна площ, за да не се променят характеристиките на местообитанието в тях. По време на експлоатацията, при правилно провеждане на рекултивационните мероприятия под мостовото съоръжение фрагментацията ще е незначителна.

Подучастък № 51: Гара Срацимир, от км 127+925 до км 129+000 (дължина 1,075 км). Проектната скорост за подучастъка е 160 км/ч.

Новата жп гара Срацимир е с три коловоза и е разположена на 900 м източно от съществуваща жп гара Срацимир. Гарата е разположена в крива и е с дължина 1031 м. Гаровата площадка е в изкоп от 9 м.

В жп гара Срацимир са проектирани три коловоза с полезна дължина минимум 750 м. На първи и трети коловози са предвидени перони с дължини по 150 м и височина над гл. р. 0,55 м. Новата жп гара ще включва:

- два перона за първи и трети коловози с дължини по 150 м;
- пешеходен надлез (пасарелка);
- перонни покрития;
- нова сграда на гарата с багажно отделение;
- сграда за персонала по поддръжката на железния път (при необходимост);
- автомобилен паркинг.

В подучастъка са проектирани следните пътни връзки:

- За осигуряване достъпа на моторни превозни средства до гара Срацимир е необходимо изграждане на нова пътна връзка. Новият път е асфалтов с дължина около 500 м. Предвидени са обръщало и паркинг. Новопроектираният път е тип Г 9 с две ленти за движение, всяка от които е с ширина 3.00 м и банкет с ширина 1,50 м;
- До четната и нетечната гърловини са предвидена служебни пътища;
- На км 128+855 жп линията се пресича с асфалтов път чрез пътен надлез.

В подучастъка проектното трасе е разположено източно от трасето по идеен проект от 2009 г. (следата от Решението по ОВОС), отдалечавайки се на максимум 410 м (в началото на подучастъка).

Подучастък № 52: междугарие Срацимир – Видбол, от км 129+000 до км 141+700 (дължина 12,700 км). Проектната скорост за подучастъка е 160 км/ч.

След гара Срацимир проектното трасе продължава в североизточна посока, като чрез две хоризонтални криви се избягва пресичане на горски площи. На км 131+593 трасето се пресича с асфалтовия път за село Гайтанци с пътен подлез като минава на срещуположния склон. Преминава на 270 м северно от селото. На км 132+931 започва лява хоризонтална крива, която отправя трасето в северна посока. На км 133+688 и на км 135+013 са предвидени два виадукта с дължини съответно 756 м и 792.60 м. След виадуктите следва тунел № 2 с дължина 2975 м. В края на тунел № 2 започва дясна хоризонтална крива и виадукт, разположен в нея, с дължина 347,50 м. На км 140+132 следва поредната хоризонтална крива, след която следва правата на нова гара Видбол. Преди гарата, на км 140+950, е предвиден виадукт с дължина 407 м. В нивелетно отношение този подучастък е най-трудния за преодоляване. Гара Срацимир е на кота 234, а гара Видбол на кота 39.

В подучастъка са проектирани следните пресичания с пътища:

- на км 131+593 се пресича общински асфалтов път за село Гайтанци с пътен подлез;
- на км 140+578 се пресича Републикански път II-11 с пътен подлез;

- предвижда се един прокар за животни.

В подучастъка проектното трасе от км 129+000 до км 134+100 е разположено югоизточно от трасето по идеен проект от 2009 г. (следата от Решението по ОВОС), отдалечавайки се на максимум 435 м. След км 134+100 проектното трасе следва следата на трасето по идеен проект от 2009 г. (следата от Решението по ОВОС) до края на подучастъка.

Подучастък № 48 гара Видбол, от км 141+700 до км 142+775 (дължина 1,075 км). Проектната скорост за подучастъка е 160 км/ч.

Съществуваща жп гара Видбол

Съществуващата гара Видбол е разположена на км 170+050 по седма жп линия, между гарите Срацимир и Видин. Посоката на километража е от Мездра към Видин.

Гара Видбол обслужва гр. Дунавци, с. Синаговци, с. Жеглица и с. Търняне.

Новата жп гара Видбол е с три коловоза и е разположена на 500 м източно от гр. Дунавци. Гарата е разположена в права и е с дължина 1027 м, а в нивелетно отношение е с наклон 1.50 ‰ слизване и 1.40 ‰ качване. Гаровата площадка е в насип от 7 м. В жп гарата са проектирани три коловоза с полезна дължина минимум 750 м. На първи и трети коловози са предвидени перони с дължини по 150 м височина от горен ръб на глава релса на 0,55 м. Новата жп гара ще включва два перона за първи и трети коловози с дължини по 150 м, пешеходен подлез, навес и топла чакалня на 2-ри перон, нова сграда за приемно здание на гарата, автомобилен паркинг.

В подучастъка са проектирани следните пътни връзки:

- За осигуряване достъпа на моторни превозни средства до гара Видбол е необходимо изграждане на нова пътна връзка. Новият път е асфалтов с дължина около 400 м. Предвидени са обръщало и паркинг. Новопроектираният път е тип Г 9 с две ленти за движение, всяка от които е с широчина 3.00 м и банкет с широчина 1,50 м;
- До четната и нечетната гърловини са проектирани служебни пътища с една лента за движение с широчина 3,50 м и банкети с широчина 1,25 м;
- Предвижда се реконструкция на ведомствени пътища, обслужващи помпена станция Дунавци, в участъците, засегнати от настоящия проект.

В подучастъка проектното трасе следва следата на червен вариант по идеен проект от 2009 г. (следата от Решението по ОВОС), като максимално са съобразени предписанията от Решението по ОВОС.

Подучастък № 49: междугарие Видбол – Видин, от км 142+775 до км 149+393 (дължина 6,618 км). Проектната скорост за подучастъка е 160 км/ч.

Трасето по идеен проект 2009 г. е с дължина 6328 м. Радиусът на хоризонталните криви е R=1600 м и R=2500 м. Максималният надлъжен наклон на участъка е 9 ‰ за разстояние от 504 м. **Този вариант (трасе по идеен проект 2009 г.)** е разположен източно от съществуващата жп линия. Новото трасе пресича главен път Е79. След гара Видбол линията пресича р. Войнишка и р. Тополовец преди съществуваща гара Видин за товарни влакове.

В междугарието Видбол – Видин има три моста със 148 м, 73 м и 123 м, и един селскостопански подлез. От км 142+320 до км 144+400 трасето върви по насипи с

височина до 9 м. Дебелината на почвения слой (органични глини) е до 0,3 – 0,5 м. Земната формация в целия участък ще бъде изградена върху слой от фини прахообразни пясъци. Под пясъка има слоеве от прахообразни пясъкливи глини, слой от меки до средно пластични структури, в зависимост от нивото на подземните води. Поради малката носимоспособност на терена и възможността от преувлажняване на насипа, ще трябва да се изгради еднометров скален насип. От км 147+400 до км 148+400 трасето е в насип от 8 м. Дебелината на почвения слой (органични глини) е също 0,3 – 0,5 м.

Основите на дренажите ще бъдат върху слой фини прахообразни пясъци върху огромна пясъчна възглавница за носимоспособност на слоя $R_o = 0.1$ МРа или върху глинест слой за носимоспособност $R_o = 0,2$ МРа. От строителните изкопи трябва да се осигури водочерпене.

В подучастъка проектното трасе следва в голяма степен следата на трасето по идеен проект от 2009 г. (следата от Решението по ОВОС), с изключение на отсечката, пресичаща Видинско блато, където, трасето на Вариант В (син вариант) е изместено западно, с цел избягване на блатото.

2. Описание на основните процеси, капацитет, обща използвана площ; необходимост от други, свързани с основния предмет, спомагателни или поддържащи дейности, в т.ч. ползване на съществуваща или необходимост от изграждане на нова техническа инфраструктура (пътища/улици, газопровод, електропроводи и др.); предвидени изкопни работи, предполагаема дълбочина на изкопите, ползване на взрив.

Инвестиционният проект „Модернизация на железопътната линия „Видин - София”, в т.ч. и Участък № I „Видин - Медковец”, предвижда изграждане на железопътна магистрала, която да обслужва населението, вътрешния и международния товарен трафик. Основният технологичен процес при експлоатацията на инвестиционното предложение е предлагане на железопътни транспортни услуги (транспортиране на пътници и товари). Съпътстващи процеси са развитието, ремонта и поддръжката на жп инфраструктурата, жп съоръженията и подвижния състав.

Проектът осигурява оперативна съвместимост на инфраструктурата, оборудването, системите за управление, експлоатация и безопасност, както и свързаност с европейските жп мрежи чрез прилагането на унифицирани стандарти.

Дължината на жп участъка от Видин до Медковец по вариант В (син вариант) е 64 178 м. Проектът предвижда широчина на основата на железния път – 1-но / 2-пътен – 7,60 м / 12,60 м. Височина на баласта: минимум 33 см под долния ръб на траверса в напречно сечение под релсата. Релси: тип 60 E₁ BDS EN 13674-1-2004. Откос на изкопи / насипи – в зависимост от геоложките условия 1:1.5, 1:1.75, 1:2.

Общата използвана площ е около 3 508 дка.

В представената „Информация за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС на инвестиционно предложение за „Модернизация на железопътната линия Видин – София: Актуализация на проекта и подготовка на железопътен участък I: Видин – Медковец“ през 2015г., изчислените площи за отчуждение са възлизали на 3 200 дка. След завършване на всички проектни дейности на фаза Технически проект е направена актуализация на теренните площи, необходими за реализация на проекта. Актуалната площ за отчуждаване на теренни площи възлиза на 3 508 дка. Увеличението, което се получава, е 308 дка. Причините за увеличението на площите за отчуждение са :

В процеса на проектиране на фаза Технически проект са установени две свлачища, през които преминава трасето на новопроектираната железопътна линия:

„Свлачище № VID 09.24061.03“, засягащо трасето на жп линията в два участъка между км 138+850 и км 139+490 и между км 140+330 и км 140+800;

„Свлачище № VID 09.66442.03“ - с. Цар Симеоново, засягащо трасето на жп линията от км 134+625 до км 135+075.

Съгласно изискванията на нормативните документи са изготвени допълнителни проекти за спиране на свлачищните процеси. Същите са съгласувани с всички заинтересовани институции. За реализацията на тези проекти е възникнала необходимостта от отчуждаване на допълнителни терени с обща площ 237 дка.

След завършване на всички проектни дейности на фаза Технически проект и изготвянето на проектите за ПУП-ПП и ПУП-ПРЗ, необходими за изграждане на жп участъка Видин – Медковец, също е установено, че са необходими допълнителни терени с обща площ 71 дка за отчуждаване. Тези площи са вследствие на допълнителните разработки за всички външни дружества, засегнати от изпълнението на проекта за нова железопътна линия Видин – Медковец.

Проектът предвижда реконструиране на тягови станции и електропроводи, изграждане на нови жп гари и нови пътни връзки за обслужване на гарите и товароразтоварните дейности към тях, както и изграждане на надлези и подлези при пресичания с пътища от републиканската пътна мрежа.

Предвидени са изкопни работи с дълбочина от 1 до 20 м. Проектът предвижда изграждане на насипи с височина от 2 до 13 м.

За изграждане на железния път при необходимост ще се ползва взрив, в съответствие с геоложките проучвания.

3. Връзка с други съществуващи и одобрени с устройствен или друг план дейности в обхвата на въздействие на обекта на инвестиционното предложение, необходимост от издаване на съгласувателни/разрешителни документи по реда на специален закон; орган по одобряване/разрешаване на инвестиционното предложение по реда на специален закон:

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

От национална гледна точка проектът подкрепя развитието на важни икономически центрове от Северозападния регион на България (Видин, Монтана, Мездра, Враца, Ботевград), попадащи в обсега на линията, което ще доведе до премахването на социално-икономическите различия на региона с останалите райони за планиране и ще подпомогне изпълнението на планове за постигане на икономическа и социална кохезия в регионалното развитие на страната.

При необходимост от изместване на участъци от мрежите и съоръженията на техническата инфраструктура, засегната при проектирането и изграждането на жп линията, нормативната уредба предвижда да бъдат прилагани условията и редът на Закона

за държавната собственост, Закона за устройство на територията (ЗУТ), Закона за горите и Закона за опазване на земеделските земи за национални обекти по смисъла на Закона за държавната собственост.

Проектирането, строителството и експлоатацията на железопътен транспорт, в т.ч. и на Участък № I „Видин - Медковец”, се извършва при съобразяване на изискванията на Наредба № 55 от 29 януари 2004 г. за проектиране и строителство на железопътни линии, железопътни гари, железопътни прелези и други елементи от железопътната инфраструктура, както и съответната подзаконова нормативна уредба.

За елементи на техническата инфраструктура са разработени Подробни устройствени планове – парцеларни планове (ПУП-ПП), по реда на ЗУТ, като предстои тяхното одобряване. За жп линията „Видин - София” компетентен орган за възлагане и одобряване на ПУП-ПРЗ е министърът на регионалното развитие и благоустройството.

Инвестиционното предложение е свързано с усвояване на нови площи, които подлежат на отчуждаване, когато се отнася до изграждането на обекти – публична държавна собственост. Отчуждаването започва след влизане в сила на ПУП-ПРЗ и се извършва по реда на Закона за държавната собственост.

Железопътните линии са категоризирани като строежи първа категория съгласно ЗУТ, като строежите могат да се извършват само при наличие на разрешение за строеж по реда на ЗУТ. За изграждането на Участък № I „Видин - Медковец” трябва да бъде издадено разрешение за строеж, като влязло в сила решение по ОВОС трябва да бъде приложение, неразделна част от разрешението за строеж. Съгласуването на проекта с други заинтересувани страни се извършва по общия ред на ЗУТ. Компетентен орган за издаване на разрешение за строеж за Участък № I „Видин - Медковец” е министърът на регионалното развитие и благоустройството.

За изграждането на нови съоръжения (виадукти и мостове) за пресичането на водни обекти се изисква издаването на разрешително за ползване на воден обект съгласно Закона за водите (ЗВ). При необходимост от ползване на води от водни обекти, както и при необходимост от заустване на отпадъчни води, които са над определени количества и при определени условия също е наложително издаване съответно на разрешително за водовземане и/или разрешително за ползване на воден обект по реда на ЗВ. Съгласно чл. 46а, ал. 1 от ЗВ представянето на разрешителните по реда на ЗВ е необходимо условие за одобряването на проекта и за издаване на разрешение за строеж по реда на ЗУТ. Компетентен орган за издаване на разрешителните по реда на ЗВ за I-ви участък „Видин - Медковец” е директорът на Басейнова дирекция за управление на водите Дунавски район, гр. Плевен.

Модернизацията на жп участъка Видин – Медковец е предвиден за финансиране по Механизъм за свързаност на Европа (МСЕ). 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 2011г. на Министерски съвет на Република България.

За проект „Модернизация на железопътната линия Видин – София“ от Министерство на околната среда и водите са проведени следните процедури по реда на глава шеста от ЗООС:

- ОВОС, в рамките на която е извършена и процедура по ОС с предмета и целите на опазване на защитените зони от екологичната мрежа „Натура 2000“. Процедурата е приключила с постановяване на Решение по ОВОС № 1-1/2012 г.

на министъра на околната среда и водите, с което е одобрено реализирането на инвестиционното предложение за „Модернизация на железопътната линия Видин – София“;

- Преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС съгласно глава шеста от Закона за опазване на околната среда, съвместена с процедура по преценяване на вероятната степен на отрицателно въздействие съгласно Закона за биологичното разнообразие. Процедурата е приключила с постановяване на Решение № 12-ПР/2015г. на министъра на околната среда и водите, с характер „да не се извършва ОВОС“ за инвестиционното предложение „Модернизация на железопътна линия Видин София: Актуализация на проекта и подготовка на железопътен Участък № I: Видин - Медковец“.
- Преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС съгласно глава шеста от Закона за опазване на околната среда, съвместена с процедура по преценяване на вероятната степен на отрицателно въздействие съгласно Закона за биологичното разнообразие. Процедурата е приключила с постановяване на Решение № 9-ПР/2016г. за инвестиционното предложение „Изграждане на водовземно съоръжение (тръбен кладенец) за всяка от новите железопътни гари Воднянци, Видбол, Срацимир и Дъбова махала“.
- За инвестиционно предложение „Модернизация на жп участък Мездра – Медковец“ се провежда процедура по реда на глава шеста от ЗООС. От МОСВ е постановено становище с изх. № ОВОС-20/22.04.2020г., съгласно което инвестиционното предложение в неговата цялост подлежи на процедура по задължителна ОВОС, но няма вероятност да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитени зони. Като Възложител ДП НКЖИ към момента провежда процедура по реда Закона за обществените поръчки за избор на изпълнител.
- За инвестиционно предложение „Модернизация на Тягова подстанция Враца, прилежащите ѝ секционни постове Моравица и Криводол, подмяна на разединители в гари Руска Бяла, Враца, Бели Извор и Криводол и изграждане на система за телеуправление и телесигнализация SCADA“ е проведена процедура по реда на глава шеста от ЗООС. В резултат на това е постановено становище с изх. № ОВОС-47/14.01.2020г., съгласно което инвестиционното предложение не подлежи на регламентираните с глава шеста от Закона за опазване на околната среда процедури по оценка на въздействието на околната среда и не е необходимо провеждане на процедура по реда на Глава втора от Наредбата за ОС.

Реализирането на проекта ще допринесе за постигане на целите и приоритетите на основните общоевропейски стратегически документи, касаещи развитието и управлението в сектора на железопътния транспорт, а именно:

- Стратегия "Европа 2020", целяща постигане на интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж чрез планиране, развитие и експлоатация на Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T);
- Бялата книга на ЕК, 2011 – „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“, определяща общите цели на ЕС за

- намаляване до 2050 г. на свързаните с транспорта емисии на парникови газове, засилване на икономическото, социално и териториално сближаване;
- Изпълнението на Регламент 1315/2013 за развитие на TEN-T и постигане на устойчива мобилност на хора и стоки;
 - Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.;
 - Постигането на оперативна съвместимост на инфраструктурата за конвенционална железопътна мрежа за следните:
 - ТСОС „Контрол, управление и сигнализация“ - Регламент 2016/919;
 - ТСОС „Енергия“ - Регламент 1301/2014;
 - ТСОС „Инфраструктура“ - Регламент 1299/2014;
 - ТСОС „Лица с намалена подвижност“ - Регламент 1300/2014;
 - ТСОС „Безопасност в железопътните тунели“ - Регламент 1303/2014.

4. Местоположение на площадката – населено място, община, квартал, поземлен имот, географски координати или правоъгълни проекционни UTM координати в 35 зона в БГС2005, собственост, близост до или засягане на елементи на Националната екологична мрежа (НЕМ), обекти, подлежащи на здравна защита, и територии за опазване обектите на културното наследство, очаквано трансгранично въздействие, в т.ч. на големи аварии с опасни вещества за случаите по чл. 103, ал. 4, т. 2 ЗООС, схема на нова или промяна на съществуваща пътна инфраструктура.

Във физикогеографско отношение районът на Участък № I от жп линията „Видин – София” преминава през Дунавската равнина, Предбалканска зона, Старопланинската морфоструктурна зона и Задбалканска зона.

Участък № I „Видин – Медковец” преминава през или в близост до следните населени места: с. Медковец, гр. Брусарци, с. Дъбова махала, с. Тополовец, с. Дреновец, с. Воднянци, гара Срацимир, с. Извор, с. Лагошевици, с. Въртоп, с. Дунавци и гр. Видин. Трасето на Участък № I „Видин - Медковец“ засяга общини Видин, Грамада, Димово, Ружинци, Брусарци, Медковец и области Видин и Монтана.

Проектното трасе не засяга защитени територии. До трасето се намират следните защитени местности:

- Защитена местност „Шумака” до подучастък № 41: междугарие Медковец – Дъбова махала, отстои на около 5 км от трасето, и е разположена в община Медковец, с. Сливовик.
- Защитена местност „Острови близнаците” до подучастък № 47 междугарие Извор – Видбол, отстои на 1 км от трасето.

По смисъла на Закона за биологичното разнообразие инвестиционното предложение засяга защитена зона „Река Лом” BG0000503, защитена зона „Видбол” BG0000498 и защитена зона „Въртопски дол” BG0000518.

На територията на инвестиционното предложение попадат следните обекти за опазване на културното наследство:

- *На територията на община Видин:*

- № 1. Антично селище – разположено на 1,5 км, ЮИ 105° от гр. Дунавци в м. „Курвинград”. Заема площ от около 4.0 дка и може да бъде засегнато при км 140;
- № 2. Антична крепост – разположена на 1,5 км, ЮИ 110° от с. Жеглица в м. „Калето”. Заема площ от около 2,0 дка и може да бъде засегната при км 136.
- *На територията на община Димово:*
 - № 1. Антични каптажи – разположени на 1,375 км, СЗ 340° от с. Лагошевци в м. „Жидовец” и може да бъде засегнато при 124 км;
 - № 2. Антични водопроводи – разположени на 1,375 км, СЗ 340° от с. Лагошевци в м. „Жидовец” и може да бъде засегнато при 124 км;
 - № 3. Елинистическа гробница в могила и некропол - разположена на 0,6 км от с. Извор в м. „Симбола” и може да бъде разрушена при изпълнение на отклонението.

Реализацията на инвестиционното предложение не е свързано с трансгранични въздействия.

Проектът предвижда изграждане на нови пътни връзки за обслужване на гарите и товаро-разтоварните дейности към тях, както и изграждане на надлези и подлези при пресичания с пътища от републиканската пътна мрежа.

5. Природни ресурси, предвидени за използване по време на строителството и експлоатацията, предвидено водоземане за питейни, промишлени и други нужди – чрез обществено водоснабдяване (ВиК или друга мрежа) и/или повърхностни води, и/или подземни води, необходими количества, съществуващи съоръжения или необходимост от изграждане на нови съоръжения

Основните строителни дейности са:

- *земни работи* - отстраняване на хумуса и временното му депониране в границите на строителната полоса; изкопни работи за оформяне на съоръженията по трасетата на инвестиционното предложение - мостове, водостоци, подлези, надлези, спирки, гари; насипни работи за оформяне на земното легло на жп линиите; временни пътища за периода на строителство, рекултивация на строителната полоса;
- *комплексни строителни работи* (кофражи, армиране, изливане на бетон) - при пресичане на водни обекти, пътища и жп линии и площадките на съоръженията;
- *монтажни работи* - основно заваръчни работи по жп линията по БДС EN 12732, БДС EN 287-1+A1, БДС EN 288-1+A1 и технологични инструкции; монтаж на въздушни електропроводи и контактна разпределителна мрежа;
- *транспортна дейност* - превоз на земни маси, строителни материали и оборудване от/до складови бази по републиканската пътна мрежа и временни пътища на строителните площадки.

При строителството и експлоатацията на инвестиционното предложение се очаква да се използват следните основни суровини и материали, чиито количества не са уточнени на ниво идеен проект.

Природни ресурси: Изкоп хумус; земни почви и скални маси, включително доставка, разриване и уплътняване, направа на насипи за конуси и откоси; несортиран

едрозърнест материал; дренащ материал; защитен пласт; полагане на пясък; битумизиран трошен камък; трошен камък, включително за банкети; полагане нов баласт.

Суровини и материали: Доставка и полагане на стоманобетонни канавки; полагане бетон; полагане стоманобетон; конзола; бетонови плочи; стомана и стоманена тунелна конструкция; стоманена конструкция; полагане кабели; полагане на геотекстил; полагане на геомрежа; полагане на тротоарни, бетонови плочки; изработка монтаж армировка; полагане асфалтобетон; бордюри; нов железен път и подновяване железен път.

Земя

Строителство

На този етап от развитието на проекта не може да се посочи точното разпределение на земите в обхвата на жп линията по видове, в т.ч. земеделски земи - обработваеми и необработваеми, територии с режим на превантивна устройствена защита, територии на транспорта, територии с режим на сервитути, урбанизирани територии и обекти, подлежащи на здравна защита по смисъла на § 1, т. 3 от Допълнителните разпоредби на Наредбата за условията и реда за извършване на ОВОС.

Общият размер на земите, подлежащи на отчуждаване за Участък № I „Видин – Медковец”, е около 3 508 дка.

При направа на насипи ще се използват земни маси от взаимстван изкоп (след изследване на техните якостни и физико-химически качества).

Експлоатация

В процеса на експлоатация на Участък № I „Видин - Медковец” природния ресурс няма да се използва, освен при работа на „Гражданска защита”, свързана с необходимост от обработка на разпиляни токсични субстанции при евентуални аварии и при потушаване на възникнали около жп трасето пожари.

Води

Строителство

При строителството на железопътните линии и площадките на гарите и съоръженията по трасетата, вода ще се използва за: приготвяне на бетонови смеси и други строителни разтвори, за навлажняване на временните пътища и строителни площадки за предотвратяване на емисии от прах във въздуха, за битови нужди на строителите.

Приблизителните годишни водни количества ще се определят на база технически проект и са предназначени за следните цели:

- за питейно-битови нужди на работниците;
- за технологични процеси.

Експлоатация

При експлоатацията на инвестиционното предложение основните технологични процеси не са свързани с потребление на вода. Вода ще се използва за: битови нужди от персонала на жп компанията оператор и пътниците на жп гарите. Водата за посочените нужди ще се доставя от мрежата на водоснабдителните дружества в обхвата на жп линиите на съответните територии и селища на основата на сключен договор с ВиК оператора.

Източници на енергия

Строителство

При строителството на инфраструктурата и съоръженията на инвестиционното предложение ще се използват горива за строителната механизация, основно дизелово гориво. Необходимата ел. енергия за заваръчни и други монтажни работи по трасетата ще се осигурява от дизелови генератори, а на основните складови бази и гарите от републиканската електрическа мрежа. Приблизителните годишни количества ще се определят на база технически проект.

Експлоатация

При експлоатацията на инфраструктурата и съоръженията на инвестиционното предложение ще се използва електроенергия за движение на подвижния състав, за направление на жп линиите, гаровите възли, контролно-измервателните прибори, сигнализацията и другите елементи, свързани с надеждността и безопасността на технологичните процеси. Приблизителната годишна консумация на ел. енергия ще се определи на база технически проект.

Минерални суровини, инертни и др. материали

Реализацията на инвестиционното предложение не е свързана с добив или използване на дървен материал. Инертни материали ще се използват при изграждане на земните легла и баластовата призма на железните пътища.

Минералните суровини, инертните материали и дървен материал ще се доставят като стоков продукт от пазара.

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

6. Очаквани вещества, които ще бъдат емитирани от дейността, в т.ч. приоритетни и/или опасни, при които се осъществява или е възможен контакт с води:

Не се очаква.

7. Очаквани общи емисии на вредни вещества във въздуха по замърсители

По време на строителните работи в атмосферния въздух се очаква да се емитират малки количества от неорганизираните емисии на прах. При сухо и ветровито време е необходимо да се извършва оросяване, за да се намалят неорганизираните емисии. След приключване на строителните работи инертните материали и генерираните строителни отпадъци своевременно ще се почистват, като отпадъците се извозят на отредените за депониране на строителни отпадъци места.

8. Отпадъци, които се очаква да се генерират и предвиждания за тяхното третиране

По време на строителството основно ще се генерират различни по вид отпадъци при разчистване и подготовка на строителната площадка, изкопни дейности, строителството на железопътното тяло, строителство на железопътни съоръжения - мостове, водостоци, подлези, надлези, проходи, естакади, спирки, коловози, на жп път, реконструкция на пътни участъци към гари, изграждане на нови гари, реконструкция на

инфраструктура на други ведомства, местата за складиране на строителни материали, временни монтажни площадки, местата за домуване на строителната и монтажна техника, както и на местата за временни битови лагери на работещите.

Основно ще се генерират характерни за изкопните, строителните и монтажни дейности отпадъци, а именно:

- изкопани земни и скални маси при изпълнение на изкопи;
- изкопан неподходящ за насип материал от изкоп;
- бетон;
- метални отпадъци;
- дървесен материал;
- асфалтови смеси, фрезована асфалтова настилка, при пътните връзки.

В процеса на строителните дейности на Участък № I „Видин – Медковец“ има вероятност да се генерират опасни отпадъци при технологична или аварийна/непредвидена подмяна на консумативи, както и от поддръжката на строителна техника, транспортни средства и монтажна техника (хидравлични, нехлорирани моторни смазочни масла и масла за зъбни предавки на минерална основа, маслени филтри, спирални и антифризни течности, акумулаторни батерии и при довършителни работи - отпадъчни бои и лакове, съдържащи органични разтворители или други опасни вещества, опаковки съдържащи остатъци от опасни вещества или замърсени с опасни вещества).

По време на експлоатацията има вероятност да се генерират следните видове отпадъци: разливи от цистерни и товарни композиции превозващи опасни отпадъци, опасни вещества, в т.ч. и горива; разливи/течове от цистерни и товарни композиции превозващи течни или оводнени материали; отпадъци от почистване на пространството край железопътната линия; части от влакови композиции и железопътни транспортни средства и др.

За третирането на строителните отпадъци ще бъде възложено изготвянето на План за управление на строителните отпадъци като част от инвестиционния проект, съгласно изискванията на чл. 11 от Закона за управление на отпадъците (ЗУО). Генерираните отпадъци ще се предават за последващо третиране на физически или юридически лица, които прилагат йерархията при управление на отпадъците и притежават Разрешение по чл. 67 и/или Регистрация за дейности с отпадъци по чл. 78 от ЗУО, в случаите, позволени от ЗУО за извършване на дейности по оползотворяване (подготовка за повторна употреба, рециклиране, друго оползотворяване).

9. Очаквани количества и тип отпадъчни води (битови/промишлени), предвиден начин на тяхното третиране – локално пречиствателно съоръжение/станция, заустване в канализация/воден обект, собствена яма или друго, сезонност и др.

При извършването на строително-монтажните работи на инвестиционното предложение не се предвижда постоянно и значително водопотребление и не се очаква формиране на водни потоци отпадни води, които да бъдат зауствани във водни обекти.

Отпадъчните води, които ще се формират по време на строителството ще са основно битови отпадъчни води от персонала, извършващ строителните дейности. За целта строителните площадки ще се оборудват с химически тоалетни чрез договор със специализирана фирма за доставка и поддържане на такива.

По време на експлоатацията на жп линията, аналогично, ще се формират битови отпадъчни води, като те ще се събират във водоплътни изгребни ями и периодично ще се изземват на основание договор със местния ВиК оператор или друга специализирана за тази дейност фирма, като ще се третират в ПСОВ. При наличие на канализационна мрежа в близост на гаровата сграда отпадъчните води ще се отвеждат в нея.

Не се очаква въздействие върху повърхностните и подземните води по време на строително-монтажните дейности.

10. Опасни химични вещества, които се очаква да бъдат налични на площадката на предприятието/съоръжението: (в случаите по чл. 99б ЗООС се представя информация за вида и количеството на опасните вещества, които ще са налични в предприятието/съоръжението съгласно приложение № 1 към Наредбата за предотвратяване на големи аварии и ограничаване на последствията от тях)

По време на извършване на СМР не се предвижда използването, съхранението и работа с материали, които могат да бъдат опасни за околната среда и здравето на хората и не се очаква наличието на такива на площадката.

Моля да ни информирате за необходимите действия, които следва да предприемем по реда на глава шеста от ЗООС.

Моля на основание чл. 93, ал. 9, т. 1 от ЗООС да се проведе задължителна ОВОС за инвестиционното предложение, без да се извършва преценка за необходимостта от извършване на ОВОС.

Приложения:

1. Документи, доказващи уведомяване на засегнатото население - обяви във в. Труд и в. 24 часа и съобщение на интернет страницата на ДП НКЖИ за обявяване на предложението;
2. Ситуация и координати в shp формат;
3. Електронен носител – 1бр. CD.

С уважение,

инж. Красимир Папукчийски
Генерален директор