



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

## РЕШЕНИЕ

### ПО ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА

№ 6-6/ 2014 г.

На основание чл. 99, ал. 2 от Закона за опазване на околната среда, чл. 19, ал. 1 от *Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда* (Наредбата за ОВОС) и във връзка с чл. 31 от Закона за биологичното разнообразие и чл. 39, ал. 12 от *Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони*, (Наредбата за ОС),

## ОДОБРЯВАМ

Осъществяването на инвестиционно предложение за „Модернизация на железопътна линия София – Пловдив в участъка Елин Пелин – Септември” по преработен Вариант С на трасето на железопътната линия

Възложител: ДП „Национална компания железопътна инфраструктура”  
Седалище: гр. София 1233, бул. „Мария Луиза” № 110

### ***Кратко описание на инвестиционното предложение:***

Инвестиционно предложение (ИП) „Модернизация на железопътна линия София – Пловдив в участъка Елин Пелин – Септември” е за модернизация на част от линията София – Пловдив, която е с обща дължина на трасето 156 км.

Границите на планинския участък от Елин Пелин до Септември са от начало стрелка София на гара Елин Пелин, в т.ч. гара Елин Пелин до начало стрелка страна София на гара Септември (без гара Септември). Реализацията на инвестиционното предложение ще промени класификацията на железопътната линия Елин Пелин – Септември в железопътна магистрала, отговаряща на изискванията за скорост 160 км/ч. Трасето на участъка е разположено на територията на две административни области – София област и област Пазарджик и общините на тяхна територия: Елин Пелин, Ихтиман, Костенец, Белово и Септември.

За модернизация на участъка „Елин Пелин – Септември“ са разгледани четири алтернативи по местоположение, като през 2008 г. са разработени Варианти А, В и С и допълнително е предложен преработен вариант С, изготвен през 2013 г.

*Вариант А* – предвижда подобряване на параметрите на съществуващото железопътно трасе, като дейностите са свързани с рехабилитация или основен ремонт на съществуващата железопътна линия. Осигурява оптимизация на съществуващата инфраструктура, свързана с безопасността на железопътната мрежа и подобряване на експлоатационния процес в участъка.

*Вариант В* е за максимална скорост на движение от 120 км/ч. Дължината на трасето е 78,63 км. Вариантът се припокрива със съществуващото трасе от км 25+000 (Гара Елин Пелин) до км 27+250. След км 27+250 до км 44+000 на съществуващата ж. п. линия Вариант В е решен като изцяло ново трасе, преминаващо по северните склонове на Вакарелските височини. В рамките на варианта е проектиран тунел с дължина 4 750 м, започващ от км 36+850 и завършващ на км 41+600 на предложеното трасе. След излизането от тунела на Вакарел следва пресичане на автомагистрала „Тракия“ и включване в съществуващата ж.п. линия на км 44+000. От км 44+000 в продължение на 1,5 км трасето по Вариант В съвпада със съществуващото трасе, след което с изкоп от дясно на железопътната линия навлиза в гара Веринско. От гара Веринско до гара Септември трасето по Вариант В съвпада с това по Вариант С.

*Вариант С* е разработен от км 25+000 до км 99+000 на съществуващото трасе за максимална скорост на движение от 160 км/ч и е с обща дължина 76,9 км. Преодоляването на планинската верига при Вакарел е предложено с тунел с дължина 6 650 м от дясно на съществуващата железопътна линия след Побит камък. Излизането е в началото на р. Ръженска, след което се насочва към съществуващото железопътно трасе и от км 44+000 (от предвиденото трасе) върви успоредно на него. От гара Веринско до гара Септември трасетата на Варианти С и В съвпадат. В участъка Веринско-Ихтиман-Немирово Вариант С не съвпада със съществуващото трасе. На км 65+330 (от предвиденото трасе) преминава под гара Немирово с тунел с дължина 2 100 м. Излиза на нивото на стария път за Пловдив, отляво на р. Стойкова. Пресича на две места съществуващата железопътна линия на различни нива и квартал „Момин проход“. Минава височините североизточно от Костенец, където се планира нова гара Костенец. В тази част височините на релефа се преодоляват с 4 тунела при: км 71+550 с дължина 400 м; км 73+000 с дължина 300 м; км 73+300 с дължина 300 м и при км 74+400 с дължина 450 м, както и 3 естакади: на км 69+750; км 70+700 и км 72+300. След новопредвидената гара Костенец (на км 76+300) до гара Септември трасето на Вариант С върви успоредно на съществуващото трасе, следвайки долината на р. Марица, а на места се припокрива с него.

*Преработен Вариант С* от км 25+000 до км 99+200 на съществуващото трасе е с обща дължина 77,1 км за максимална скорост на движение от 160 км/ч. Вариантът е планиран като частично изменение на участъци от Вариант С с цел оптимизиране на ситуационните решения на трасето за избягване или ограничаване на проблемните зони, описани в становището на МОСВ по доклада за ОВОС с изх. № ОВОС-269/15.11.2012 г. и допълнително установени при анализа критични зони.

В участъка гара Елин Пелин (км 22+850) до км 26+840 преработен Вариант С се припокрива със съществуващата ж.п. линия. От км 26+840 започва изместване на трасето. Промяната спрямо Вариант С се налага поради:

- Оста на трасето при Вариант С, която преминава на 12 м от тръбен кладенец (ТК 2) на „Сентрал парк 1“ (Нови хан, Елин Пелин), като насипът би засегнал пояс I. С изместването на запад се отдалечава от пояс I, като преминава на разстояние 50 м от ТК 3 на „Сентрал парк 1“ (Нови хан, Елин Пелин);
- Вариант С преминава с естакада над къщи във вилна зона „Побит Камък“. С корекцията трасето при преработен Вариант С преминава над овощни градини;
- С преработен Вариант С се заобикаля концесия за добив на инертни материали (пясък) в местността „Побит Камък“ около км 31+500;
- Заобикаля се местността „Лени“, проучвана за концесия, като в този участък трасето преминава в тунел.

Като съоръжения в участъка Елин Пелин-Веринско са предвидени: естакада при км 30+090 (от предвиденото трасе), която минава над овощни градини с дължина 420 м; тунел с

дължина 430 м на км 31+629 (от предвиденото трасе), ж.п. мост над река Габра при км 32+346 с дължина 84 м. Преодоляването на планинската верига при Вакарел се осъществява чрез тунел с дължина 6 081 м с два еднопътни ръкава. Излизането от тунела е в началото на р. Ръженска при км 38+562. Преработеният вариант на трасето позволява излизането от дългия тунел да става на по-подходящо място като се избягва 600 м корекция на река и се създава възможност за изграждане на разделен пост Вакарел с възможност за трети успореден коловоз.

След излизането от тунела трасето се насочва към съществуващото ж.п. трасе и от км 42+145 върви успоредно в изкоп, от 30 м до 50 м от него, до включването в гара Веринско. Гара Веринско се измества назад по километража със 150-200 м, за да се развие крива и контракрива веднага след гарата като новото трасе се измества на запад. Това се налага за заобикаляне на шахтов кладенец (ШК) „Веринско”, през който се преминава при Вариант С. С това изместване новата ос се доближава до съществуващата линия и се включва по нейното трасе на 600-800 м по-рано. До км 66+586 преработеният вариант С съвпада с Вариант С.

Следва промяна на трасето с цел заобикаляне на множество къщи в гр. Момин Проход, през който Вариант С преминава с естакади и големи изкопи, пресичайки града по средата. При променения вариант на трасето в този участък с цел заобикаляне на гр. Момин Проход са предвидени естакада над р. Солудервенска и автомобилния път при км 66+900 с дължина 141 м, 4 бр. тунели на: км 67+809 с дължина 305 м; км 69+108 с дължина 1234 м; км 71+583 с дължина 163 м и при км 72+657 с дължина 400 м; една естакада от км 70+600 до км 71+100 (за преминаване отново над р. Солудервенска и автомобилния път) и 4 моста на км 68+568, км 72+314, км 72+490 и км 73+595. От км 72+261 до км 81+300 преработеният вариант съвпада с Вариант С, като трасето върви успоредно на съществуващото трасе, следвайки долината на р. Марица, а на места се припокрива с него. В този участък трасето пресича р. Марица и автомобилния път при с. Габровица чрез естакада с начало при км 79+299.

Следва изместване на кривата за заобикаляне на подстанция на НЕК на км 81+750. При км 81+787 трасето преминава с ж.п. мост над река Крива. Покрай ВЕЦ „Момина клисура” и над хидросъоръженията към него в р. Марица трасето на железопътната линия преминава чрез естакада при км 83+147 с дължина 589 м.

Преминаването през Момина Клисура е по Вариант С като изменения са направени в малки граници, за да не се излиза от съществуващия сервитут.

До гара Белово трасето се движи по съществуващата ж.п. линия и Вариант С. В участъка на гарата се преминава под пътен надлез пресичащ железопътната линия и река Марица.

В преработения вариант не се засяга първи пояс на каптиран извор (КИ) „Владикин”, намиращ се веднага след пътния надлез в центъра на града. След гара Белово е предвидена естакада на км 90+000 (от планираното трасе) с дължина 84 м за преминаване над р. Марица.

След Белово има тунел при км 90+187 с дължина 555 м, като преработеното трасе се измества в южна посока, за да бъде заобиколен гробищен парк, което не е отчетено при Вариант С. На км 91+197 повторно се преминава над р. Марица чрез естакада с дължина 168 м. При км 92+523,78 трасето се включва отново по съществуващата ж.п. линия.

Инвестиционното предложение предвижда при Варианти В и С и преработен Вариант С железопътната линия да не преминава през функциониращите гари Побит камък, Вакарел и Костенец. Планира се изграждане на нова гара Костенец. Останалите гари Елин Пелин, Веринско, Ихтиман и Белово ще бъдат реконструирани, при което ще се гарантира извършване на досегашните експлоатационни дейности, без да се възпрепятства движението на влакове по главните коловози.



Ще бъде извършена модернизация на някои технологични възли в съществуващите тягови станции в Белово и Вакарел във връзка с по-ефективното им управление, като ще бъде прецизирана възможността за изграждане на нови подстанции.

Прогнозната обща строителна площ, в границите на сервитута на железопътната линия, необходима за реализацията на предложението е около 961 дка за Вариант В ( $V_{\max} - 120$  км/ч), 1 012 дка за Вариант С ( $V_{\max} - 160$  км/ч) и към 1 200 дка за преработен Вариант С ( $V_{\max} - 160$  км/ч). За Вариант А не се предвижда необходимост от допълнителни площи, тъй като ще има само подобряване на параметрите в рамките на съществуващата железопътна линия.

В обхвата на ИП не попадат дейности по извеждане от експлоатация на железопътна линия „София – Пловдив” в участъка „Елин Пелин – Септември”.

Инвестиционното предложение не преминава през защитени територии по смисъла на *Закона за защитените територии*. Трасето на железопътната линия по преработен вариант С пресича две зони от мрежата „Натура 2000” за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна:

- Защитена зона **BG0000304 „Голак”** в два периферни участъка от км 66+000 (Мирово) до км 72+000 (Костенец) и от км 79+000 (Габровица) до км 90+000 (Момина клисура). Преработеният вариант засяга с около 2 км по-малко зоната в сравнение с останалите варианти. От км 85+000 до км 90+000 новото трасе съвпада със съществуващото.

- От км 90+370 до км 91+200 пресича защитена зона **BG0000578 „Река Марица“** в участък с дължина 830 м, което е с 440 м по-малко в сравнение с дължината на варианти В и С. Преминаването през част от зоната е с тунел с дължина 555 м, с начало при км 90+187, извън нейната територия и изход на 395 м в границите на зоната, след което трасето преминава през открита местност в близост до стари индустриални терени и кариера, пресича два пътя до достигане на брега на р. Марица, и на км 91+197 излиза извън защитената зона.

Предвид разпоредбата на чл. 31, ал. 1 от *Закона за биологичното разнообразие* и чл. 2, ал. 1, т. 1 от Наредбата за ОС, инвестиционното предложение е подложено на оценка за съвместимостта му с предмета и целите на опазване в защитените зони. След преценката на основание чл. 39, ал. 3 от Наредбата за ОС, че инвестиционното предложение **има вероятност** да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитените зони и дадените съгласно чл. 39, ал. 5 от същата наредба указания, е изготвен и внесен в МОСВ доклад за оценка на степента на въздействието върху защитените зони (ДОСВ).

поради следните **мотиви (фактически основания)**:

1. В представения доклад за ОВОС и допълнението към него е направено описание и анализ на компонентите и факторите на околната среда, културното наследство и човешкото здраве, както и взаимодействието между тях. Идентифицирани са рисковите фактори. Въз основа на извършения анализ и прогноза за вероятните въздействия върху компонентите на околната среда и човешкото здраве от модернизацията на железопътната линия, при равностойно разглеждане на алтернативните варианти, като крайно заключение авторите на доклада за ОВОС препоръчват одобряване на инвестиционното предложение **„Модернизация на железопътна линия „София – Пловдив“ в участъка „Елин Пелин – Септември“** по преработен Вариант С, за максимална скорост на движение 160 км/ч, като са предложени мерки за намаляване и където е възможно за прекратяване на значителните вредни въздействия върху околната среда, както и план за изпълнение на тези мерки.

2. Въздействието на емитираните замърсители върху компонентите на околната среда и здравето на хората е класифицирано по време на строителството и експлоатацията на железопътната линия и при извънредни ситуации, както следва:

- Емисиите на вредни вещества в атмосферния въздух по време на строителството ще се генерират в резултат на неорганизираните емисии на прах от строителните площадки. Очакваното въздействие ще бъде пряко, краткотрайно и временно. При експлоатацията на ИП не се очаква въздействие върху атмосферния въздух и атмосферата;

- При строителство на железопътната линия се очаква локално отрицателно въздействие при пресичане на реки, около мястото на преминаване. Отрицателното въздействие върху речните корита и брегове (морфологични изменения) е оценено като средно и контролируемо. При експлоатацията на обектите на инвестиционното предложение въздействието върху повърхностните води е оценено като незначително, непряко, без кумулативно действие, с локално и временно действие в района само на полосата около железопътната линия, включително и мостовите съоръжения, с възможност за възстановяване;

- Въздействието върху химичното състояние на подземните води по време на строителството е оценено като временно, краткотрайно и локализирано в района на строителните дейности, с ниска степен, при изпълнение на всички предвидени мерки. Степента на въздействие върху количественото състояние на подземните води ще бъде от ниска до висока в отделни участъци, където се предвижда изграждане на тунели и изпълнение на дълбоки изкопи.

- При преработения вариант С се постига максимално възможно отдалечаване на железопътното трасе от водоизточници за питейни и минерални води;

- По време на експлоатацията на ИП въздействието върху химичното състояние на подземните води се очертава като незначително, с ниска степен, при спазване на предвидените мерки за предотвратяване на разливи на смазочни материали, горива и др.;

- При реализация на ИП степента на нарушаване на геоложката среда е различна – от ниска в участъците, където железопътното трасе се полага върху терена, до висока – в участъци, където ще се изпълняват тунели, дълбоки изкопи и високи насипи, като са предложени мерки за ограничаване на въздействието;

- Въздействието върху почвата в резултат на реализацията на ИП ще бъде краткотрайно, локално (само по трасето на ж.п. линия) и пряко. Не се очаква кумулативно, но е възможно възникване на вторично въздействие вследствие от развитието на ерозия в някои участъци, за което са предвидени мерки;

- Въздействието върху ландшафтите и компонентите им по време на експлоатацията на железопътната линия ще е непряко;

- Очакваното по време на строителството въздействие върху хората ще бъде краткотрайно и временно – само по време на строителния процес и в границите на инвестиционното предложение. По време на експлоатацията, нивото на акустичен шум е единствения възможен вреден рисков фактор за нарушаване на комфорта на населението, поради което основните превантивни дейности са насочени към неговото намаляване и/или елиминиране. Очакваното въздействие върху хората по време на експлоатацията на железопътната линия може да се оцени като пряко, постоянно (по отношение на шума) в участъците близо до населените места и управляемо;

- Въздействието на вредните физични фактори върху околната среда при експлоатацията на ИП е дълготрайно, пряко или непряко, без кумулативно действие извън населените места, с локално действие в зоните на акустичен дискомфорт, с възможност за ограничаване чрез подходящи шумозащитни съоръжения;

- Въздействието на генерираните отпадъци по време на строителството на железопътната линия в участъка „Елин Пелин – Септември“ върху компонентите на околната среда е класифицирано като временно, краткотрайно и обратимо;

- Въздействието на опасните вещества върху околната среда, по време на строителството и експлоатацията на ИП е определено като пряко, краткотрайно, временно, с незначителна степен на въздействие. При спазване на инструкциите за работа с опасни вещества и своевременно отстраняване на евентуални малки аварийни разливи вероятността от поява на въздействието може да бъде ограничено до минимум;

- От направения анализ в доклада за ОВОС по време на строителство и експлоатация на инвестиционното предложение, кумулативно въздействие се очаква по отношение на водите, геоложката среда, земите и почвите, ландшафта, биологичното разнообразие и върху населението. Това въздействие ще бъде незначително, от краткотрайно до дълготрайно. Кумулативно въздействие не се очаква по отношение на атмосферния въздух и атмосфера и културно – историческото наследство. От рисковите енергийни източници, генерираните отпадъци и използваните опасни вещества не се очаква кумулативно въздействие по време на строителството и експлоатацията.

3. Инвестиционното предложение за модернизация на железопътна линия „София – Пловдив“ в планинския участък „Елин Пелин – Септември“ ще осигури адекватна пропускателна способност и железопътни услуги в съответствие с тези, предлагани от другите страни (Германия, Чехия, Словакия, Австрия, Унгария, Румъния, Гърция и Турция), през които преминава Коридор IV.

4. Осъществяването на инвестиционното предложение ще допринесе за изпълнението на следните международни споразумения и инициативи: Транс-европейска мрежа (TEN); Европейско споразумение за международни железопътни линии (AGS); Европейско споразумение за международни железопътни линии за комбиниран транспорт (AGTS); Транс-европейски железници (TER); Меморандум за развитие на Европейски транспортни коридори № № IV, VIII, IX, X.

5. С Решение № 509/08.07.2011 г. на Министерския съвет железопътна линия „София – Пловдив“ е обявена за обект с национално значение.

6. Инвестиционното предложение е допустимо от гледна точка на постигане целите за опазване на околната среда и мерките за постигане на добро състояние на водите и зоните за тяхната защита, заложи в Плановите за управление на речните басейни (ПУРБ) на Дунавски и Източнореломорски район по смисъла на чл. 4а от *Наредбата за ОВОС*, съгласно становища на Басейнова дирекция за управление на водите (БДУВ) – Дунавски район с изх. № ОВОС-269/01.04.2014 г. и БДУВ – Източнореломорски район с изх. № ОВОС-269/10.04.2014 г.

7. С направените корекции на трасето на железопътната линия по преработен Вариант С се преминава извън границите на съществуващи и заявени концесии за добив на инертни материали в района на с. Побит камък и с. Вакарел.

8. Извършената оценка за съвместимостта на инвестиционното предложение с предмета и целите на засегнатите защитени зони дава възможност за вземане на решение за одобряване съгласно чл. 39, ал. 12 от *Наредбата за ОС*.

8.1. Предвид направената оценка, реализирането на ИП по преработен вариант С няма да доведе до нарушаване на целостта, структурата и функциите на двете защитени зони, тъй като ще засегне незначителен процент от площта на зоните, разположени в периферията им - около 300 дка (0,27% ) от площта на BG0000304 „Голак“, 18 дка (0,012%) от площта BG0000578 „Река Марица“.

8.2. Реализирането на инвестиционното предложение няма да доведе до значително отрицателно въздействие върху предмета и целите на опазване в засегнатите защитени зони BG0000304 „Голак“ и BG0000578 „Река Марица“, защото въздействията ще бъдат

редуцирани почти до нулеви при прилагане на комплекса от смекчаващи условия и мерки, предвид следните заключения:

8.2.1. В защитена зона BG0000304 „Голак” реализацията на ИП ще доведе до загуба на площ от 5,11 ха от природно местообитание 91M0 Балкано-панонски церово-горунови гори, което представлява по-малко от 0,42% от площта му в зоната и 0,14 ха от площта на природно местообитание 6210 Полуестествени сухи тревни и храстови съобщества върху варовик (*Festuco-Brometalia*) (\*важни местообитания на орхидеи), което представлява 0.02% от площта му в зоната. Тази загуба на площ се оценява като незначително въздействие върху двете местообитания.

8.2.2. В защитена зона BG0000578 „Река Марица” ще има временна загуба на 0,2 ха (0.004%) от природно местообитание 3260 Равнинни или планински реки с растителност от *Ranunculon fluitantis* и *Callitricho-Batrachion* и непряко въздействие от увреждане върху 2,5 дка (0,16%) от площта на 92A0 Крайречни галерии от *Salix alba* и *Populus alba*, което е незначително по степен.

8.2.3. Отрицателните въздействия върху видовете риби, предмет на опазване в защитена зона BG0000578 „Река Марица”, ще се проявят само по време на строителството, но със спазването на регламентираните с условията срокове, те няма да са в значителна степен.

8.2.4. За много малка част от видовете горски бръмбари, бехщайновия нощник (*Myotis bechsteinii*), широкоухия прилеп (*Barbastella barbastellus*) ще има незначителна като площ (по-малко от 1%) загуба на подходящи местообитания в резултат на предвиденото изсичане на широколистни гори в южната периферия на зоната. Незначително по степен въздействие ще има в резултат на повишената вероятност от пряк сблъсък върху популациите на размножаващите се в Голашката пещера прилепи, които използват района по време на хранене, както и за другите видове животни, предмет на опазване в защитена зона „Голак”.

8.2.5. В защитена зона „Река Марица” въздействието при строителството и експлоатацията на ж.п. линия върху видовете, предмет на опазване, ще се изразява във временна и обратима загуба на местообитания за земноводни, влечуги и дребни бозайници.

8.3. Не се очаква значително кумулативно въздействие върху предмета и целите на опазване в двете защитени зони от съществуващи и в процес на съгласуване планове, програми и проекти/инвестиционни предложения, включително и с АМ „Тракия”, тъй като в района на възможното натрупване на въздействие от двата инфраструктурни обекта (магистралата и железопътната линия) ж.п. линия преминава през тунел. Това обстоятелство изключва отрицателно кумулативно въздействие върху видовете, предмет на опазване в защитена зона BG0000304 „Голак”.

9. По отношение на направените анализ и оценка на значимостта на положителните и отрицателните въздействия върху човека и възможен здравен риск от реализацията на инвестиционното предложение, Министерство на здравеопазването (МЗ) с писмо № 04-09-255/16.04.2014 г. дава положително становище на допълнения доклад за ОВОС, предвид следното:

9.1. Според данните от доклада, не се очаква реализацията на ИП да доведе до негативно въздействие върху качеството на атмосферния въздух.

9.2. При стриктно спазване на правилата за здравословни и безопасни условия на труд се предотвратяват рисковете за здравето на работещите.

9.3. По отношение на степента на значимост на въздействието и риска за човешкото здраве дава положителна оценка на доклада при спазване на условията и мерките, постановени в настоящото решение.

10. По време на процедурата по ОВОС са проведени консултации със заинтересувани лица. При организирането на срещите е спазено изискването за едномесечен достъп до доклада за ОВОС с приложенията към него, в т.ч. и ДОСВ и за публикуване на обявите (във вестниците „Монитор” и „Телеграф” от 17.06.2014 г.) най-малко 30 дни преди срещите. Осигурен е

обществен достъп до доклада за ОВОС с всички приложения към него и са проведени пет срещи за обществено обсъждане в определените като засегнати общини Септември, Белово, Костенец, Ихтиман и Елин Пелин в периода 18 – 24.07.2014 г. Възложителят (с писмо вх. № ОВОС-269/01.08.2014 г.) е представил в МОСВ становище по предложенията, препоръките и мненията в резултат на общественото обсъждане, протоколите от проведените срещи за обществено обсъждане, с приложения към тях списъци на присъствалите. Поставените въпроси са свързани с изместване на ж.п. спирки, изпълнение на прелези и шумозащитни съоръжения на територии на населените места в близост до ж.п. линия, на които са дадени отговори от представители на възложителя. В периода на обществен достъп на доклада за ОВОС и на самите срещи не са постъпили писмени становища.

В нормативно определения срок не са депозираны други писмени възражения, становища и препоръки преди, по време и след срещите за обществено обсъждане.

11. Със свое Решение I-6/2014 г. от 27.08.2014 г., Висшият експертен екологичен съвет предлага да бъде одобрено осъществяването на инвестиционното предложение

и при следните условия:

### ***I. За фазата на проектиране или преди започване на строителството:***

1. За относимите участъци от трасето да се проведат процедури по издаване на Разрешителни за ползване на воден обект по смисъла на чл. 46, ал. 1, т. 1, буква „б“ от *Закона за водите (ЗВ)* за изграждане на линейна инфраструктура, пресичаща водни обекти и Разрешителни за ползване на воден за заустване на отпадъчни води в повърхностни води по смисъла на чл. 46, ал. 1, т. 3 от ЗВ.

2. Да се извърши допълнително хидрогеоложко проучване, което да оцени въздействието на ИП по време на строителството и последващата експлоатация върху качеството и дебита на минералните води от находище „Момин проход“, находище „Пчелин“ и находище „Белово“ и водите, подавани от водоизточниците за питейно-битово водоснабдяване (ПБВ): в района на с. Момин проход; ТК 2 и ТК 3 на „Сентрал парк 1“, с. Нови хан, Елин Пелин; ШК „Веринско“, с. Веринско и КИ „Владикин“, гр. Белово. При очаквано отрицателно въздействие да се предложат и предприемат необходимите мерки, включително и за изместване на трасето. Резултатите от хидрогеоложките проучвания да бъдат представени за съгласуване в МЗ и в съответната БДУВ.

3. При изготвяне на техническите проекти да се преоценят всички мостове с височина под 10 м с оглед увеличаване на проводимостта на реките, избягване на подприщване и заливане от повърхностни водни обекти. При необходимост да се предприемат мерки за увеличаване на пропускливостта чрез извършване на корекционни действия в коритото на реката.

4. Провеждане на инженерно-геоложки и геофизични проучвания и изследвания в редица отговорни участъци на предлаганото за одобряване трасе на железопътната линия (мостове, естакади, тунели, дълбоките изкопи, високите насипи), както и изследване на физико-механични показатели на земните маси в нарушено състояние за оценка на тяхната годност за изграждане на насипи и проектиране на параметрите на откосите им.

5. Преди започване на строителството да се проведат предварителни археологически проучвания в сервитута на трасето и терените, предвидени за помощни съоръжения за одобрения вариант, съгласно чл. 161, ал. 1 от *Закона за културното наследство* с цел установяване наличието на неизвестни обекти и предприемане на мерки за тяхното опазване.

6. Да се изготви План за управление на строителни отпадъци, в съответствие със *Закона за управление на отпадъците (ЗУО)*.



7. Да се разработи и представи в МЗ за становище акустичен проект за определяне на точните акустични параметри на шумозащитните съоръжения за защита на териториите на населените места с. Момин проход, с. Момина Клисурса, гр. Белово, с. Гара Елин Пелин, с. Стамболово, с. Мирново и гр. Костенец.
8. При необходимост да се изготви оценка за безопасно съхранение на използваните химични вещества и смеси и да се предвидят мерки, в съответствие с изискванията на *Наредбата за реда и начина за съхранение на опасни химични вещества и смеси* (обн. ДВ, бр. 43 от 7.06.2011 г.), както и с условията за контрол на експозицията, посочени в информационните листове за безопасност (ИЛБ).
9. При изготвяне на технически проекти да се съобрази трасето с наличието и точното място на магистрални водопроводи и канали, помпени станции, каптажи – вид на капатажа и разположение, начин на преминаване, преливане и др.
10. Да се изготви и съгласува с компетентния орган проект за рекултивация и възстановяване на нарушените по време на строителството терени в защитена зона BG0000304 „Голак” с цел елиминиране на въздействия, като загуба на площ, на екотон, кумулативен ефект, местообитанията на прилепи и безгръбначни, за които е отчетено въздействие, както и за възстановяване на засегнатите площи от природни местообитания 6210 Полуестествени сухи тревни и храстови съобщества върху варовик (*Festuco-Brometalia*) (\*важни местообитания на орхидеи) и 91M0 Балкано-панонски церово-горунови гори.
11. Да се изготви и съгласува с компетентния орган проект за подпомагане възстановяването на крайречната растителност в защитена зона BG0000578 “Река Марица”, която ще бъде увредена по време на строителството на ж.п. линия при пресичането на река Марица площ на местообитание 92A0 Крайречни галерии *от Salix alba* и *Populus alba*, както и с цел елиминиране на въздействията върху свързаните с него видове.
12. В техническия проект да се предвиди облицоване на вътрешните стени на тунелите, което да не дава възможност тунелите да се ползват от прилепите за укритие (каквито са голи скали, цепнатини, места за захващане по стените и тавана) с цел намаляване на смъртността на индивиди в защитените зони.
13. При входовете на тунелите задължително да се предвиди поставяне на прогонваща (репелентна) със звукови вълни техника, както и на прогонваща прилепите със звукови вълни техника по носещите колони на естакади и надлези.
14. Преди започване на строителството, да се направи консултация със специалист с цел да не се допусне смъртност на прилепи, заселени в хралупести широколистни дървета, предоставящи техни укрития.

## **II. По време на строителството:**

1. При строителството и експлоатацията на инвестиционното предложение в пояси II и III на санитарно-охранителни зони на водоизточници за питейно-битово водоснабдяване, определени по реда на *Наредба № 3/16.10.2000 г. за условията и реда за проучване, проектиране, утвърждаване и експлоатация на санитарно – охранителните зони около водоизточниците и съоръженията за питейно – битово водоснабдяване и около водоизточниците на минерални води, използвани за лечебни, профилактични, питейни и хигиенни нужди* да се спазват съответните забрани и ограничения, посочени в Приложение № 1 и 2 към чл. 10, ал. 1 на Наредбата, както и забраните и ограниченията, съгласно изискванията на чл. 25, ал. 1 и чл. 26, ал. 1 и ал. 2 на *Наредба №14 за курортните ресурси, курортните местности и курортите*.
2. Да се доставят химически тоалетни за работещите по участъка на железопътната линия, като отпадъчните води от тях да се почистват периодично и да се извозват до ГПСОВ за третиране, съгласно предварително сключен договор.



3. Да бъде извършена рекултивация на нарушените терени при строителството на участъка в съответствие с изискванията на *Закона за опазване на земеделските земи и Наредба № 26 от 02.10.1996 г. за рекултивация на нарушени терени, подобряване на слабопродуктивни земи, отнемане и оползотворяване на хумусния пласт.*
4. Образованите отпадъци да се събират разделно и да се съхраняват в съответствие с изискванията на нормативната уредба по управление на отпадъците.
5. Отпадъците да се предават за третиране на лица, притежаващи разрешение или регистрационен документ по ЗУО, или комплексно разрешително, издадено по реда на ЗООС, за извършване на дейности по оползотворяване или обезвреждане на съответните отпадъци, въз основа на писмен договор. Образованите при реализацията на ИП строителни отпадъци да се управляват съгласно изискванията на *Наредбата за управление на строителните отпадъци и за влагане на рециклирани строителни материали*, приета с ПМС № 277 от 05.11.2012 г.
6. Проектираните шумозащитни съоръжения да бъдат изпълнени преди въвеждане в експлоатация на железопътния участък „Елин Пелин – Септември” с оглед постигане на нива на шума за териториите на близките населени места в съответствие с граничните стойности съгласно табл. 2 на приложение № 2 от *Наредба № 6 от 2006 г. за показателите за шум в околната среда, отчитащи степента на дискомфорт през различните части на денонощието, граничните стойности на показателите за шум в околната среда, методите за оценка на стойностите на показателите за шум и на вредните ефекти от шума върху здравето на населението.*
7. Да се осъществява контрол на технологичната и трудова дисциплина за ефективно управление на дейностите с опасни химични вещества и смеси - складиране, съхранение, транспортиране, употреба, ремонтна дейност, дезинфекция и обезопасяване с оглед избягване на разливи, и при необходимост, прилагане на мерки за дезактивиране, изгребване и извеждане от обекта като опасни отпадъци.
8. Да се изготви и съгласува с БДУВ и съответните РЗИ План за собствен мониторинг – мониторинг за качеството на водата, предназначена за питейно-битови цели, в границите на пояси II и III на СОЗ на ШК „Веринско”, КИ „Владикин” и тръбни кладенци ТК 2 и 3 на „Сентрал парк 1“ по време на строителството на ж.п. линия; анализи на повърхностни води при аварийни ситуации.
9. Предвид периферното разположение на обекта спрямо защитените зони, в границите на зоните да не се допуска депониране на изкопана скална и земна маса при строителството на тунелите, както и депата за хумус, площадките за съхраняване на строителните материали и транспортната техника, с изключение на терени в обхвата на ж.п. линия и съществуващи площадки с такова предназначение.
10. Да бъде предвидено заграждане с фина мрежа на трасето на железопътната линия в участъка му, преминаващ през двете защитени зони на 1 км преди началото и след края на мостовите съоръжения извън населените места.
11. В ЗЗ ВГ0000304 „Голак“ да бъдат проектирани и изградени при възможност проходи и водостоци със сухи пътеки за осигуряване на миграция на бозайници: пъстър пор (*Vormela peregusna*), видра (*Lutra lutra*), земноводни жълтокоремна бумка (*Bombina variegata*), обикновена блатна костенурка (*Emys orbicularis*), шипоопашата костенурка (*Testudo hermanni*) и голям гребенест тритон (*Triturus karelini*).
12. С цел намаляване смъртността на индивиди от всички видове сухоземни животни, основно хищници и влечуги в защитена зона ВГ0000304 „Голак“, осигуряване на биокоридори за преминаване на различни видове бозайници, земноводни и влечуги, да се предвиди залесяване на надземната част на тунелите с подходяща растителност и осигуряване на подходи за преминаването на дивите животни, които да ги използват като надлези над линията.

### III. По време на експлоатацията:

1. След реализация на ИП и изграждане на шумозащитните съоръжения в процеса на експлоатация да бъде извършен нов сравнителен анализ на базата на актуални измервания в жилищни и обществени сгради, по параметри „шум и вибрации“ в най-близко разположените населени места и курортни зони. При установяване на наднормени нива на шум и вибрации да се предприемат допълнителни мерки.
2. Да се осигури спазването на приложимите общи и организационни изисквания за безопасно съхранение и употреба на използваните опасни химични вещества и смеси чрез прилагане и контрол по изпълнението на мерките, разработени във фазата на проектиране или преди започване на строителството (съгласно т. I. 8. от решението).
3. След завършване на строителните дейности в горските участъци на ЗЗ „Голак“, в които се предвижда унищожаване на естествена горска растителност, (дъбови гори, главно природно местообитание 91M0), да бъдат поставени най-малко 100 броя дървени къщички за прилепи след консултация със специалист относно местата за поставянето им, техния вид, брой, размери и др.

### IV. Мерки по чл. 96, ал. 1 т. 6 от Закона за опазване на околната среда:

№	Мерки	Период/фаза на изпълнение	Резултат
	<b>Атмосферен въздух</b>		
1.	Транспортиране на пясък и инертни материали да се извършва в закрити камиони или да се покриват с платнище.	Строителство	Предотвратяване запрашаването на и около трасето на ИП.
2.	Почистване на местата за временно съхранение на инертните материали след приключване на строително – монтажните дейности.	Строителство	Предотвратяване запрашаването на и около трасето на ИП.
	<b>Повърхностни води</b>		
3.	Участъците, успоредни на р. Марица и в непосредствена близост до нея, да се осигурят против заливане в периодите на високи води.	Проектиране	Сигурност на трасето.
4.	Да не се депонират в речните тераси материали от изкопаване на тунелите.	Строителство	Опазване на морфологията на реката, чистотата на водата и евентуални наводнения от подприщване.

5.	При третиране на отпадъчните води от ж.п. гари и съпътстващите ги съоръжения да се използват ГПСОВ. При липса на такива отпадъчните води да бъдат третирани с локални пречиствателни станции и само за малки гари да са допустими водоплътни изгребни ями, за които да има сключен договор с фирма, която периодично да почиства и извозва отпадъчните води до ГПСОВ - мярка BG1MB084 от ПУРБ.	Проектиране и експлоатация	Предпазване на повърхностните води от замърсяване.
6.	Почистването на цистерните от тоалетните във вагони да става в населено място с ГПСОВ – мярка BG1MB084 от ПУРБ.	Експлоатация	Предпазване на повърхностните води от замърсяване.
	<b>Подземни води</b>		
7.	<p><i>По отношение на ШК „Веринско“ за ПБВ на с. Веринско:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- При преминаване на трасето в границите на СОЗ участъкът през пояс II да е изцяло в насип. Да няма изкопи в участъка;</li> <li>- Почистването на хумусния пласт да се предвиди до дълбочина не по голяма от дебелината му;</li> <li>- Стълбовете на контактната мрежа да са минимално на брой, разположени едностранно покрай западната страна на ж.п. линия и да се изградят с фундаменти в насипа без да достигат до земната основа;</li> <li>- Да се използват сглобяеми бетонни елементи, за да не се извършва изливане на бетон на място;</li> <li>- Хидроизолации на бетонните елементи да се полагат извън границите на СОЗ;</li> <li>- Използването на всички хидроизолации, препарати, геотекстили, геомрежи или др. да бъдат съгласувани и одобрени от възложителя и консултанта;</li> <li>- От двете страни на железопътната линия да се разположат стоманобетонни монолитни канавки по цялата дължина на преминаването през СОЗ, за да се предотврати инфилтрация на повърхностни води от ж.п. линия;</li> <li>- Да се предприемат действия за отстраняване на евентуални негативни въздействия от ж.п. линия върху количественото и химичното състояние на водата от водоизточника.</li> </ul>	Проектиране, строителство и експлоатация	Опазване на количественото и химичното състояние на водоизточниците.

8.	<p><i>По отношение на КИ „Владикин“ за ПБВ на гр. Белово:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Изграждането на ж.п. линия да е без направата на изкопи. Да се използва съществуващата земна основа, като горното строене да се надгражда над нея;</li> <li>- Стълбовете на контактната мрежа да са минимално на брой, разположени едностранно покрай южната страна на ж.п. линия;</li> <li>- Да се използват по възможност съществуващите фундаменти или сглобяеми бетонни елементи, за да не се извършва изливане на бетон на място;</li> <li>- Да се избере конструкция на фундамента, която не изисква изкопи по-дълбоки от дълбочината на замръзване за региона;</li> <li>- Хидроизолации на бетонните елементи да не се полагат на място, а предварително извън строителната площадка;</li> <li>- 150 м преди оградата на водоизточника, покрай нея и 50 м след нея да се предвиди полагането на водонепропусклив пласт в конструкцията на противозамръзващия усилващ пласт, без това да увеличава неговата дебелина и дълбочина на полагане;</li> <li>- При проектиране на преминаването покрай първа СОЗ да се предвиди технология, която ще гарантира запазване от каквито и да е било замърсявания и негативни повлиявания върху подпочвените води;</li> <li>- От двете страни на ж.п. линия да се разположат стоманобетонни монолитни канавки по цялата дължина на преминаването покрай оградата на КИ „Владикин“, за да се предотврати инфилтрация на повърхностни води от ж.п. линия;</li> <li>- Да се предприемат действия за отстраняване на евентуални негативни въздействия от ж.п. линия върху количественото и химичното състояние на водата от водоизточника.</li> </ul>	Проектиране, строителство и експлоатация	Опазване на количественото и химичното състояние на водоизточниците.
----	---	--	--



9.	По отношение на ТК 2 и ТК 3 на „Сентрал парк 1“ за ПБВ: - Да бъдат разработени мерки за защита на количеството и качеството на водата на двата водоизточника, съгласувани с БДУВ и съответната РЗИ.	Проектиране, строителство и експлоатация	Опазване на количественото и химичното състояние на водоизточниците.
10.	За находища на минерална вода „Момин проход“ и „Белово“: - Да се проектира и реализира технология за изграждане на тунелите, изкопите и мостовете в участъка срещу находището, гарантираща опазване на количественото и качествено състояние на водоизточника.	Проектиране, строителство	Опазване на количественото и химичното състояние на водоизточниците.
11.	Да се проектира и реализира тампониране на водоносните зони, разкривани в тунелите.	Проектиране, строителство	Опазване количественото състояние на подземните води.
	<b>Геоложка среда</b>		
12.	Да не се допуска активизиране на проявените срутища, като се проектира и реализира технология за изграждането на тунелите и изпълнение на изкопите, а при необходимост и укрепителни съоръжения, в участъците на преработен Вариант С от км 77+790 до км 77+970 и от км 78+030 до км 79+170.	Проектиране, строителство	Предпазване от деформации на скалния масив и поражения на железопътното трасе и предвиждания тунел.
	<b>Биологично разнообразие</b>		
	<b>Флора</b>		
13.	Да се направи точно маркиране на маршрутите за подходите към строителната площадка, за да се избегне допълнителното утъпкване на растителността.	Строителство	Опазване на биоразнообразието в района.
14.	Да не се допуска сеч на дървета извън полосата, предвидена за строителство.	Строителство	Опазване на дървесната растителност.
	<b>Фауна</b>		
15.	Началото на строителните дейности да бъде извън размножителния сезон на повечето животински видове, който е от април до юни. Подходящо е тези дейности да започват рано напролет (месеци февруари-март), когато птиците и останалите животни не са заели гнездови и размножителни територии или през есента.	Строителство	Опазване на биоразнообразието в района.

<b>Защитени зони</b>			
16.	Проектите за рекултивация и възстановяване на нарушените площи от местообитания да включват местни видове - за горските съобщества видовете цер, благун, келяв габър, мъждрян и сребролистна липа, а за нарушените пасищни терени, респ. природни местообитания – валезийска власатка, садина, белизма, ежева главица.	На фаза проектиране и след приключване на строителството	Възстановяване на засегнати природни местообитания и местообитания на видове.
17.	Мрежата за ограждане на трасето, преминаващо през защитените зони, да бъде с диаметър на окото 1 см и височина 1 м; 0,5 м от нея да бъдат вкопани в земята, за предотвратяване преминаването на ровещи бозайници през ж.п. линия. Мрежата да бъде поставена върху долната част на здрава еластична мрежа с по-големи отвори в ярък цвят (червен или оранжев) с височина 3 м.	Проектиране и строителство	Предотвратяване на риска от сблъсък на летящи видове, намаляване на смъртността на дребни бозайници, земноводни и влечуги. Насочване на животните към зоните с тунели.
18.	В зависимост от възможностите на терена в защитени зони „Голак“ и „Река Марица“ да бъдат проектирани и изградени на всеки 200 - 400 м проходи с размери от 1 м височина и 2 м ширина до 3 м ширина и 3,5 м височина, като мястото, вида и размерите да се определят след консултация със специалист.	Проектиране и строителство	Преодоляване на фрагментация на местообитания на видове и прекъсване на биокоридори.
<b>Културно, архитектурно, историческо и археологическо наследство</b>			
19.	Да бъдат извършени спасителни археологически разкопки на всички застрашени обекти, при констатиране на такива.	Строителство	Пълно археологическо проучване на археологическите обекти и освобождаване на трасето на ж.п. линия за строителство.
<b>Рискови източници</b>			
20.	Да се съблюдават определени маршрути и строителните дейности да се извършват през светлата част от деня, за участъците, които минават в близост до населените места.	Строителство	Защита здравето на населението и околната среда
21.	При работа над допустимите санитарни норми за шум и вибрации за защита на обслужващия персонал да се използват средства за индивидуална защита от шум и антивибрационни предпазни средства.	Строителство	Защита здравето на работниците и населението.
22.	Да се изпълнят допълнителни шумозащитни мерки при установени наднормени еквивалентни нива на шума, в резултат от проведените измервания и извършената оценка.	Експлоатация	Защита здравето на населението и околната среда.

	Опасни вещества		
23.	Съхранението и употребата на опасните вещества и смеси да се извършва съгласно мерките за контрол на експозицията, посочени в ИЛБ и инструкциите за безопасна употреба, вкл. мерки при разливи, разсипване или разпращаване.	Строителство и експлоатация.	Опазване на околната среда от вредното въздействие на опасни химични вещества и смеси.
24.	Обслужването (поддръжка и ремонт) на машини и оборудване, на транспортна и товарителна/строителна и друга техника от железопътната инфраструктура, да се извършва на специализирани и обезопасени за целта места и ремонтни бази, като не се допускат разливи на горива и смазочни материали.	Строителство и експлоатация	Опазване на околната среда в района по компоненти - въздух, почви, води.

V. За инвестиционни намерения, предвиждащи дейности по извеждане от експлоатация на железопътна линия „София – Пловдив“ в участъка „Елин Пелин – Септември“ на най-ранен етап да се уведоми компетентния орган по околна среда по реда на глава шеста от ЗООС.

Настоящото решение се отнася само за инвестиционното предложение, което е било предмет на извършената ОВОС по реда на Закона за опазване на околната среда. При разширение или изменение на това инвестиционно предложение възложителят трябва да уведоми своевременно МОСВ, РИОСВ-София и РИОСВ-Пазарджик във възможния най-ранен етап.

На основание чл. 99, ал. 8 от Закона за опазване на околната среда решението по ОВОС губи правно действие, ако в срок 5 /пет/ години от датата на издаването му не е започнало осъществяването на инвестиционното предложение.

При промяна на възложителя новият възложител съгласно чл. 99, ал. 7 от Закона за опазване на околната среда задължително трябва да уведоми МОСВ.

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

Заинтересуваните лица могат да обжалват решението по реда на Административно-процесуалния кодекс в 14-дневен срок от съобщаването му.

Дата: 05.09.2014г.

МИНИСТЪР:  
РЕП:  
БЪЛГАРИЯ  
СВЕТЛАНА ЖЕКОВА

