



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

РЕШЕНИЕ № 13 - ПР /2010г.

**за преценяване на необходимостта от извършване на оценка на въздействието
върху околната среда**

На основание чл. 93, ал. 1 и ал. 5 от Закона за опазване на околната среда (ЗООС), чл. 7, ал. 1 и чл. 8, ал. 1 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда (Наредбата за ОВОС), чл. 31, ал. 8 от Закона за биологичното разнообразие (ЗБР), чл. 40, ал. 5 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка за съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони (Наредбата за ОС) и представена писмена документация от възложителя по Приложение № 2 към чл. 6 от Наредбата за ОВОС и по чл. 10, ал.1 и 2 от Наредбата за ОС

РЕШИХ

да не се извършва оценка на въздействието върху околната среда за инвестиционно предложение "Модернизация на железопътна линия София-Пловдив – Първи етап – ЛОТ 1: Изграждане на равнинен участък София – Елин Пелин и изграждане на пътни надлези", което **няма вероятност** да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитени зони

възложител: ДП „Национална компания железопътна инфраструктура”, гр. София 1233, бул. „Княгиня Мария Луиза” № 110; ИД № 130 823 243

Кратко описание на инвестиционното предложение:

Железопътната линия София – Пловдив е двойна електрифицирана ж.п.линия, като удвояването е извършено в средата на 70-те години на миналия век. Съществуващата ж.п. линия, върху която ще се развива инвестиционното предложение преминава през източната част на Софийското поле в равнинен терен. Наклоните са минимални до 5‰-безвредни, проектната скорост е до 120 км/ч с минимален радиус R=650м в района на моста Чавдар, като определящо за участъка е наличието на големи гари по трасето, част от ж.п. възел София: Подуяне на 3.4 км и Подуяне разпределителна; Искър на км 9.5 и Казичене на км 14.4. След гара Искър трасето е изцяло в права линия 17 км, продължаваща и след гара Елин Пелин. Спирките са съответно Хр. Смирненски – 5.9 км и Верила – 18.7 км.

За включеният в Лот 1 равнинен участък София-Елин Пелин с дължина 23,9 км се предвижда рехабилитация и модернизация на съществуващото трасе за постигане на проектна скорост от 160 км/час, което ще се реализира с оптимизиране на нивелетата на трасето и частични минимални изменения в някои единични криви, заздравяване на земното платно, подмяна на типа на горното строене, реконструкция на контактната мрежа и подмяна на съществуващите системи за управление на влаковете с нови, всичко това осигуряващо по-високо ниво на безопасност. В границите на съществуващия сервитут, проектът предвижда и изграждане на пътни надлези. Изграждането им ще се осъществи в два участъка, за които са определени сервитутни отклонения, изискващи промяна предназначението на земята: надлез Казичене при км 13+727, с площ 3100 кв.м и надлез Верила при км 18+574 с площ 5800кв.м.

Като основни дейности се определят: подмяна на релси, траверси, скрепления, баластова призма, заздравяване на земното платно, ремонт, реконструкция и подмяна отводнителни съоръжения, ремонт на мостовите съоръжения в участъците, ремонт и изграждане на перони, подмяна стрелки, смяна на контактен проводник, носещо въже, изолатори, ремонт на съществуващи тягови подстанции и др.

Инвестиционното предложение обхваща съществуващата ж.п.линия, разделена на следните междугария:

- Гара София – Гара Подуяне (гара София не се включва в инвестиционното предложение)
- Гара Подуяне – Гара Искър
- Гара Искър – Гара Казичене
- Гара Казичене – гара Елин Пелин (гара Елин Пелин не се включва в инвестиционното предложение)

Съществуващото трасе на ж.п. линията, в участъка София - Елин Пелин, не засяга защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии, но преминава край южната граница на защитена зона BG0002004 „Долни Богров – Казичене” за опазване на дивите птици, определена със Заповед РД-573/08.09.2008 г. на министъра на околната среда и водите. Терените, предвидени за изграждане на горещитираните надлези, са извън границите на защитената зона.

Инвестиционното предложение попада в обхвата на чл. 31, ал. 1 на Закона за биологичното разнообразие и чл. 2, ал. 1, т. 3, буква “а” и ал. 2 от Наредбата за ОС инвестиционното предложение подлежи на оценка за съвместимостта му с предмета и целите на опазване на описаните защитени зони.

Инвестиционното предложение представлява изменение по смисъла на чл.93, ал.1, т.3 от ЗООС и подлежи на преценяване на необходимостта от ОВОС.

МОТИВИ:

I. Характеристики на предлаганото строителство, дейности и технологии: обем, производителност, мащабност, взаимовръзка, и кумулиране с други предложения, ползване на природни ресурси, генерирани отпадъци, замърсяване и дискомфорт на околната среда, както и риск от инциденти:

1. Реализирането на инвестиционното предложение ще допринесе за подобряване на техническите параметри и повишаване на скоростите на движение по железопътното трасе и оттам до съкращаване на времетраянето. Това ще създаде условия за оптимално комбиниране и интегриране на различни модели на транспорт, оптимизиране на капацитета и ефикасността на съществуващите железни пътища.
2. С инвестиционното предложение се предвижда закриване на съществуващи прелези при гара Казичене и спирка Верила и създаване на пътни надлези на второ ниво за безопасно преминаване през ж.п.линията на хора и превозни средства.
3. Инвестиционното предложение не предвижда промяна в съществуващата инфраструктура – сгради, гарови площи, предгарови перони и др.
4. При осъществяването на предложението транспортирането на техниката и материалите ще се извършва по съществуващ железен път и изградените обходни експлоатационни пътни отсечки. Не се предвиждат други временни действия в терени извън сервитута за строителния етап.
5. Не се очаква дискомфорт за населението, предвид общата отдалеченост на трасето на инвестиционното предложение и поради факта, че ж.п.линията е електрифицирана. В населените места са предвидени шумозащитни огради.

6. Осъществяването на инвестиционното предложение ще допринесе за:

- 6.1 Подобряване на качеството на услугите на железопътния транспорт чрез намаляване на времето за транзитно преминаване, приспособяване на пропускателната способност на линията към атрактивната от търговска гледна точка честота на транспортните услуги, повишаване на експлоатационните параметри по отношение на надеждност, техническа готовност и ремонтпригодност, повишаване на безопасността на транспортните операции и намаляване на въздействието върху околната среда.
- 6.2 Стимулиране на икономическото развитие на регионално и национално ниво и подкрепа за по-изгодни в икономически план и надеждни транспортни услуги за превоз на пътници и товари в областите на взаимен интерес.
- 6.3 Намаление на разходите за железопътни транспортни услуги и рационализиране на използването на железопътната инфраструктура.

II. Местоположение, в това число чувствителност на средата, съществуващото ползване на земята, относителното наличие на подходящи територии, качеството и регенеративната способност на природните ресурси в района:

1. Осъществяването на инвестиционното предложение е част от железопътната линия София – Пловдив, представляваща част от транс-европейския Коридор 4 и от транспортната мрежа TINA. Нейната модернизация е от най-висок приоритет за развитието на транспортната инфраструктура на Република България.
2. Предвижда се трасето на железопътната линия да се запази в границите на съществуващия сервитут, като за изпълнението на проекта не е необходимо да се провеждат процедури за промяна предназначението на земеделските земи при извършването на основните дейности.

III. Способността за асимилация на екосистемата в естествената околна среда:

1. Реализацията на инвестиционното предложение не е свързано с унищожаване на природни ресурси. Инвестиционно предложение ще се реализира върху трасето на действаща железопътна линия.
2. Ремонтът на железопътните участъци няма да доведе до увреждане на местообитания на птици, предмет на опазване в защитена зона, тъй като с изключение на площите, необходими за изграждане на двата надлеза, не предвижда дейности извън съществуващото трасе и сервитут на железопътната линия.
3. Осъществяването на инвестиционното предложение няма да предизвика фрагментация на местообитания на видове и прекъсване на биокоридорни връзки за видовете, предмет на опазване в защитените зони за местообитанията.
4. Осъществяването на предложението не е свързано с нарушаване на земеползването. По време на експлоатацията не се очаква неблагоприятно въздействие върху земите в района на жп линията.

IV. Характеристиките на потенциалните въздействия – териториален обхват, засегнато население, включително трансгранични въздействия, същност, големина, комплексност, вероятност, продължителност, честота и обратимост:

1. Шумовото натоварване ще бъде значително при извършване на строително-реhabилитационните работи, но ще бъде локално, периодично и краткотрайно за района и за работниците от обекта.
2. Въздействието върху атмосферния въздух и водите по време на строителството ще бъде пряко, краткосрочно, временно и отрицателно. По време на експлоатацията не се очакват негативни въздействия върху атмосферния въздух и водите.

3. В обхвата на инвестиционното предложение почвите са частично или изцяло размесени и изградени от различен по състав и свойства почвени и насипни материали в резултат на извършеното строителство на съществуващата ж.п. линия. Не се предвижда усвояване на нови територии, както и допълнително въздействие върху почвите.
4. Въздействието на генерираните отпадъци по време на реализацията и експлоатацията на инвестиционното предложение, върху компонентите на околната среда, може да се класифицира като незначително и временно - по време на строителството, постоянно, възстановимо, с малък териториален обхват - по време на експлоатацията.
5. Няма вероятност реализацията на инвестиционното предложение да доведе до промяна на видовия състав, числеността и структурата на популациите на видовете птици, предмет на опазване в защитената зона, следствие безпокойство и прогонване.
6. Не се очакват кумулативни въздействия върху защитените зони в резултат от рехабилитацията и експлоатацията на железопътния участък.
7. Не се очаква инвестиционното предложение да има трансграничен характер на въздействие върху околната среда при преминаването през всички етапи на изпълнение и експлоатацията.

V. Обществен интерес към предложението за строителство, дейности или технологии:

Възложителят е уведомил писмено кметовете на Столична община и община Елин Пелин, а засегнатото население – чрез обяви на информационните табла на съответните общини и обяви във в. „Труд“ и в. „24 часа“ от 01.06.2009г. Представено е писмено становище от община Елин Пелин, че в определения срок в общината не са постъпили възражения и предложения за инвестиционното предложение.

Към момента няма данни за изразени устно или депозиран писмено възражения и становища срещу реализацията на инвестиционното предложение.

ПРИ ИЗПЪЛНЕНИЕ НА СЛЕДНИТЕ УСЛОВИЯ:

1. Да не се допуска депонирането на строителните материали в границите на защитена зона „Долни Богров – Казичене“.
2. Да се предвиди изграждане на поне 3 прохода за дребни животни на всеки километър в участъка от линията, граничещ със защитена зона „Долни Богров – Казичене“.
 - Новите проходи трябва да бъдат с диаметър минимум 500 мм, да бъдат положени под предпазния пласт или по-ниско от него, дъното им да е запълнено до 2/3 от профила с пясък или пръст до формиране на плоска ивица.
 - Акоходите са правоъгълни, напречните им размери не могат да бъдат по-малки от 500/500 мм. Заходите могат да бъдат използвани съществуващите водостоци, като в тях допълнително бъдат изградени странични пътеки “крила”, които да позволяват преминаването на животните. Тези крила трябва да бъдат съобразени с височината на водата във водостока и възможността за достъп на животните към тях.

Настоящото решение се отнася само за конкретното заявено предложение и в посочения му капацитет.

Настоящото решение не отменя задълженията на възложителя за изпълнение на изискванията на Закона за опазване на околната среда и други специални закони и подзаконовни нормативни актове и не може да служи като основание за отпадане на отговорността съгласно действащата нормативна уредба.

При промяна на инвестиционното предложение, на възложителя или на някои от обстоятелствата, при които е било издадено настоящето решение,

възложителят/новият възложител трябва да уведоми МОСВ и РИОСВ – София до 14 дни след настъпване на измененията.

Решението може да бъде обжалвано пред Върховния административен съд в 14-дневен срок от съобщаването му на заинтересованите лица по реда на Административно-процесуалния кодекс.

МИНИСТЪР:

НОНА КАРАДЖОВА

Дата: 24.03.2010г.

