



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

РЕШЕНИЕ № 36 - ПР /2010г.

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

На основание чл. 93, ал. 2 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. 4 и ал. 6 от Закона за биологичното разнообразие (ЗБР), чл. 40, ал. 4 във връзка с чл. 2, ал. 3 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) 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 трансевропейската пътна мрежа в България: Позиция II – железопътната линия София-Перник-Радомир", 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“, Булстат ИД № 130 823 243, с адрес: 1233 гр. София, бул. „Княгиня Мария Луиза“ № 110, Генерален директор - инж. Милчо Ламбрев

кратко описание на инвестиционното предложение:

Съществуващата железопътна линия София-Перник-Радомир е единична електрифицирана, с дължина 48.6 км, като в участъците София - Захарна фабрика и Перник – Батановци, ж.п.линията е двойна електрифицирана. Участъкът на обходната ж.п.линия Волюяк – Храбърско – Перник е единична, електрифицирана и е с дължина 48,8 км.

Условно ж.п.линията София – Радомир е разделена на три участъка:

- София - Захарна фабрика - Горна баня – Владая - Драгичево – Перник: ж.п.линията преминава през планински терен, като набира височина по посока от София към Драгичево и се спуска към Перник. Дължината на участъка е 32.5 км. Линията е единична електрифицирана, като между гари София и Захарна фабрика линията е двойна електрифицирана.
- Перник –Батановци - Радомир: ж.п.линията преминава по поречието на р.Струма и е с дължина 16.1 км. Тя е единична електрифицирана, като между Батановци и Радомир е двойна електрифицирана.
- Волюяк – Храбърско – Перник: линията преминава през хълмист терен и е с дължина 48.8 км. Тя е единична електрифицирана.

Предложението не включва: гара София, включително оперативните им съоръжения и съоръженията за поддръжка и товарни гари и разпределителни гари по протежението на линията.

Инвестиционното предложение предвижда рехабилитация на съществуващото трасе при запазване на настоящите геометрични параметри на обходната ж.п.линия Волюяк-

Храбърско-Перник и модернизация на съществуващата железопътна линия София-Перник-Радомир чрез удвояване на трасето в участъка от гара Захарна фабрика до гара Батановци, за което са разработени три алтернативи – А, Б и С, от които последният е представен с три подварианта. Предвижда се вариантите С да бъдат реализирани с тунели с различна дължина, преминаващи под Люлин планина, като основните разлики при тези подварианти се изразяват в различната дължина на базовия тунел и ситуирането спрямо населеното място с. Драгичево.

Предпочетеният вариант за участъка София-Перник-Радомир е т.нар. С3, с който се предвижда удвояване на единичния участък *Захарна Фабрика до Батановци*, като ще се достигне скорост от 160 км/ч (200 км/ч за влакове с наклонящи се кошове) за пътническите превози. Разработеното трасе по този вариант минава през съществуващите гари Захарна Фабрика, Драгичево, Перник Разпределителна, Перник и влиза в Радомир, като не достига до гари Горна баня, Владая, Кракра и Батановци. Предвижда се изграждането на три тунела и няколко ж.п. естакади, като базовият тунел за варианта е с дължина 8500 м. С тази дължина на тунела се избягва населеното място с. Драгичево и се понижава нивелетата с 5 м, което се решава с двустранен наклон в тунела.

За двоените участъци *София-Захарна фабрика и Батановци-Радомир* предложението обхваща сервитута на съществуващата ж.п. линия, като не се предвижда допълнително отреждане на терени.

Съгласно проекта за рехабилитация не се предвижда промяна на съществуващата инфраструктура. Пресичат се минимален брой инфраструктурни обекти - общо за цялото трасе - 5 подлеза и 2 надлеза.

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

Предвиждат се строителство на мостове, надлези, подпорни стени, дренажи, подкопи, земни основни площадки, водостоци, тунел на релсов път; пътно М&Е ел.оборудване за сигнализация, телекомуникации и електроенергийно разпределение, 9 междинни гари, тягови подстанции и др.

Инвестиционното предложение е разположено в рамките на териториите на административни райони: София-град, София Област и Област Перник.

Съгласно представената информация, трасетата на инвестиционното предложение **не засягат** защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии, както и защитени зони съгласно Закона за биологичното разнообразие. Според местоположението си вариантите А и В преминават в близост до границите природен парк „Витоша” и защитени зони BG0000113 „Витоша” по смисъла на Закона за биологичното разнообразие (ЗБР) за опазване на дивите птици, обявена със Заповед РД-763/28.10.2008 г. (ДВ бр. 99/2008 г.) и за опазване на природните местообитания и дивата флора и фауна, включена в списъка от защитени зони, приети с Решение № 122/2007г. на Министерски съвет.

Инвестиционното предложение представлява изменение на обект, включен в Приложение № 1 (т. 22 а) на ЗООС и съгласно чл. 93, ал. 1, т. 3 от Закона подлежи на преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС.

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. 3 от *Наредба за условията и реда за извършване на оценка за съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони (Наредбата, ДВ бр.73/2007 г.)* и подлежи на оценка за съвместимостта му с предмета и целите на опазване на описаните по-горе 33.

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. За модернизацията на ж.п.линията София-Перник-Радомир са разработени три основни варианта с три подварианта както следва:

- **Вариант А** - представлява подобряване на параметрите в рамките на съществуващото ж.п.трасе, със запазване на единичните участъци.
- **Вариант В** - за скорост $V_{\text{макс}} = 120$ км/ч, $R_{\text{мин}} = 680$ m, $i_{\text{макс}} = 25$ ‰, като се удвояват единичните участъци.
- **Вариант С1** - за скорост $V_{\text{макс}} = 160$ км/ч, $R_{\text{мин}} = 1500$ m, $i_{\text{макс}} = 15$ ‰, като се удвояват единичните участъци.
- **Вариант С 2**- за скорост $V_{\text{макс}} = 160$ км/ч, $R_{\text{мин}} = 1500$ m, $i_{\text{макс}} = 12,5$ ‰, като се удвояват единичните участъци.
- **Вариант С3**- за скорост $V_{\text{макс}} = 160$ км/ч, $R_{\text{мин}} = 1500$ m, $i_{\text{макс}} = 12,5$ ‰, като се удвояват единичните участъци.

Основните разлики при подвариантите С се изразяват в различната дължина на базовия тунел и ситуирането спрямо населеното място с. Драгичево.

За участъка на обходната ж.п. линия Волюяк-Храбърско-Перник се предвижда единствено вариант А-рехабилитация на съществуващото трасе при запазване на настоящите геометрични параметри на ж.п.линията.

2. На основание извършен анализ за разходите и ползите, възложителят е избрал за реализиране вариант С3, чрез който да се постигне съответствие с изискванията на Европейската комисия за оперативна съвместимост, както и промяна в класификацията на железопътната линия София – Перник -Радомир от „линия с категория 1” до „Железопътна магистрала” според категоризацията по Наредба 55/29.01.2004 г. *за проектиране и изграждане на железопътни линии, ж.п. гари, ж.п. прелези и други елементи на железопътната инфраструктура и др.*

3. Инвестиционното предложение предвижда увеличаване на скоростта по трасето до 160 км/ч, чрез подобряване на геометричните параметри на трасето и цялостна подмяна на напречния профил на ж.п.линията и удвояване на единичните участъци с всички произтичащи от това строителни и монтажни работи свързани с пътното платно, електрификацията-контактна мрежа, осигурителните инсталации и сигнализации и телекомуникация.

4. Основните процеси, които ще се извършват при реализацията на инвестиционното предложение са типични строителни работи извършвани при стандартна механизирана рехабилитация и модернизация на железен път и включват процеси на демонтаж на релсо-траверсова скара; изгребване на стара баластова призма; подмяна на долно строене; усилване с насипно-трамбовачни работи на пътното платно; изграждане на ново горно строене; механизирано полагане на баластова призма и на предварително заготвена релсо-траверсова скара; подмяна на стрелки, демонтаж и подмяна на контактна мрежа-стълбове, контактен проводник, носещо въже, изолатори и др; ремонтни работи по мостови съоръжения; демонтиране и изграждане на нови перони в междуколовозното пространство в гаровите зони; ремонт и реконструкция на водостоци и канавки.

5. При строителството на инфраструктурата и съоръженията на инвестиционното предложение ще се използват горива за строителната механизация, основно дизелово гориво.

6. Необходимата ел. енергия за заваръчни и други монтажни работи по трасето ще се осигурява от дизелови генератори, а на основните складови бази - от републиканската електрическа мрежа. При експлоатацията на инфраструктурата и съоръженията на

инвестиционното предложение ще се използва електроенергия за движение на подвижния състав, за направление на ж.п. линията, гаровите възли, контролно-измервателните прибори, сигнализацията и другите елементи, свързани с надеждността и безопасността на технологичните процеси. Тяговата електроенергия 27.5 kV променлив ел. ток с честота 50 Hz ще се осигурява от подстанции 110/27,5 kV, захранвани от републиканската ел. преносна мрежа.

7. В района на гаровите развития има изградена и функционираща разделна водопроводна система състояща се от питеен водопровод и противопожарен водопровод. В линейните участъци, извън гаровите развития ще се ползват преносими резервоари-вагони, които са в състава на специализираната механизация-влак.

8. При строителството на инвестиционното предложение и площадките, основните строителни процеси не са източник на отпадъчни води. Битовите и дъждовните отпадъчни води ще заустват в канализацията на населените места или водоприемник. При отсъствие на ГПСОВ и канализационен колектор, производствените отпадъчни води ще се третираат в локални пречиствателни съоръжения преди заустване във водоприемник в съответствие с изискванията на *Наредба № 10/03.07.2001г. за издаване на разрешителни за заустване на отпадъчни води във водни обекти и определяне на индивидуалните емисионни ограничения на точкови източници на замърсяване.*

9. Строителството на инвестиционното предложение не е източник на вредни физични фактори като топлинно излъчване или електромагнитни лъчения. Строителната механизация ще бъде източник на шум и вибрации само в рамките на строителната площадка.

10. По време на строителството и експлоатацията на обекта ще се генерират, производствени, строителни и битови отпадъци. Инвестиционното предложение предвижда разделно събиране на различните по вид отпадъци, временно съхраняване и предаване на отпадъците за последващо третиране на юридически или физически лица притежаващи регистрационен документ, разрешение по чл. 37 от ЗУО и/или КР на основание писмен договор.

11. Инвестиционното предложение предвижда премахване-закриване на съществуващи прелези в населените места и места в строителните граници на индустриални зони и други ползватели на досегашните прелези с цел спазване на нормите за безопасност при скорост на движение на влаковете от 160 км/час и повече.

12. Не се очаква създаването на дискомфорт за населението, предвид общата отдалеченост на площадките предназначени за реализация на инвестиционното предложение и факта, че ж.п. линията е електрифицирана. При експлоатацията на железния път не се отделят почвени замърсители и няма да се отделят неприятни миризми, които биха предизвикали дискомфорт за жителите на близките квартали.

13. Инвестиционното намерение по своя характер не предвижда дейности и съоръжения, които могат да доведат до инциденти, застрашаващи значително околната среда или да представляват риск за здравето на населението.

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. Инвестиционното предложение започва от крайна стрелка посока Перник на Централна гара София по главна ж.п. линия София – Радомир - Кулата (Централна гара София не се включва в проекта) до крайна стрелка посока Кулата на гара Радомир, по същото направление.

2. Инвестиционното предложение за рехабилитация и модернизация на железопътната електрифицирана линия обхваща сервитута на съществуващата ж.п. линия за сдвоените участъци София-Захарна фабрика и Батановци-Радомир, където не се предвижда

допълнително отреждане на терени за реализацията на инвестиционното предложение, както и нови терени извън съществуващия сервитут за единичните участъци, за които е необходимо реализиране на основните ограничителни параметри за надлъжен наклон и радиус на кривите.

3. По земеразделителните планове, терените обхванати в сервитута на съществуващата ж.п.линия, върху която ляга инвестиционното предложение, са публична държавна собственост, отредена за управление от НК "ЖИ".

4. При реализиране на инвестиционното предложение, транспортирането на техника и материали 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.

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

1. Трасето на избрания за реализация вариант С3 е разположено на значително отстояние от границите на защитени зони „Витоша” и няма вероятност да доведе до пряко или косвено увреждане или унищожаване на природни местообитания и местообитания на видове, включително птици.

2. Няма вероятност реализацията на ж.п.линията по избраното трасе да предизвика фрагментация на установени биокоридорни връзки на едрите видове хищници - мечка и вълк, предмет на опазване в защитена зона „Витоша” за опазване на природните местообитания и дивата флора и фауна, тъй като в биокоридорния участък е предвидено изграждане на тунел с дължина 8,5 км.

3. Няма вероятност реализацията на инвестиционното предложение да доведе до промяна на видовия състав, числеността и структурата на популациите на видовете животни, включително птици, предмет на опазване в защитените зони.

4. Не се очаква генериране на емисии и отпадъци във вид и количества, които да окажат значително отрицателно въздействие върху предмета на опазване в описаните защитени зони.

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

1. В периода на строителство, който е ограничен по времетраене, ще има емисии основно на газове от строително-монтажната техника и товарните МПС, както и слаби неорганизираны емисии на прах при извършване на изкопни работи, обратно засипване, товарно-разтоварни дейности и др. Въздействието върху качеството на приземния въздух ще бъде пряко и само по време на строително-изкопните работи, с локален обхват на въздействието.

2. По време на експлоатация на модернизиранията електрифицирана железопътна линия не се очакват съществени промени във фоновото състояние на атмосферния въздух, предвид това, че ще се ползва задвижна електрическа тяга за влаковете. Не се очаква обектът да има осезаемо въздействие върху качеството на атмосферния въздух, нито в локален (в населените зони), нито в по-голям мащаб.

3. Демонтажът на съоръженията по напусканите участъци ще се извърши след въвеждане на модернизиранията ж.п.линия в експлоатация, предвид използване на предстоящата за демонтиране инфраструктура за складови и транспортни цели, свързано с конкретните строителни дейности по модернизацията.

4. След реализиране на инвестиционното предложение, характерните видове строителни работи по поддръжката на ж.п. линията, отводнителните канавки и служебните пътища за обслужване на тунели, мостове и др. съоръжения ще се изразяват преди всичко в

механизирано подбиване и рукане на баластовата призма и траверсовата скара за постигане на нормативните параметри на железния път и почистване на служебните пътища и отводнителни канавки от затревяване и залесяване.

5. При експлоатацията на електрифицираната железопътна линия не се предвижда генериране на отпадъци и замърсители на околната среда, тъй като системата е затворена. Битовите и други отпадъци от подвижния състав ще се сепарират съгласно експлоатационния план за третиране на отпадъците.

6. Бъдещата дейност на реализираното инвестиционно предложение в населените места не е източник на наднормен шум, поради предвиденото изграждане на шумозащитните огради.

7. Транспортирането на техника и материали при изграждането 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.

8. Териториалният обхват на въздействие в резултат на строителството и експлоатацията на инвестиционното предложение е ограничен и локален в рамките на разглежданото ж.п. трасе.

9. Характерът на строителството, както и последващата експлоатация на обекта, нямат трансграничен характер на въздействие.

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

Възложителят е уведомил писмено за инвестиционното предложение кметовете на Столична община, община Божурище, община Перник и община Радомир, а засегнатото население чрез обява във в. „24 часа“ от 13.11.2009г. Няма данни за постъпили в общините възражения и становища срещу реализацията на инвестиционното предложение. Към момента на внасяне на документацията в МОСВ не са изразени устно или депозиран писмено такива възражения и становища.

ПРИ ИЗПЪЛНЕНИЕ НА СЛЕДНИТЕ УСЛОВИЯ:

1. Да се предвидят и реализират по време на строителството необходимите мерки за навлажняване на временните пътища и площадки, съхранение на прахообразните материали в затворени пространства/контейнери или покриването им при съхранение на открито, транспортиране на земните маси и прахообразните материали с автосамосвали, оборудвани задължително с покривала.
2. Двигателите с вътрешно горене на строително-монтажната техника и товарните МПС да се поддържа в изправност за да не се допуска увеличаване на емисиите на вредни вещества.
3. Обслужващият транспорт да спазва ограниченията за скорост на движение при преминаване през населените места.
4. Образованите отпадъци по време на строителството и експлоатацията да се събират отделно и съхраняват на закрито или на временни площадки до извозване за последващо обезвреждане.

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

Настоящото решение за “Модернизация на трансевропейската пътна мрежа в България: Позиция II – железопътната линия София-Перник-Радомир” не отменя задълженията на възложителя за изпълнение на изискванията на Закона за опазване на

околната среда и други специални закони и подзаконови 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, РИОСВ - Перник и РИОСВ – София до 14 дни след настъпване на измененията.

На основание чл.22, ал.3 от Наредбата за ОВОС възлагам на директорите на РИОСВ-София и РИОСВ-Перник контрола по изпълнение на поставените условия в настоящото решение.

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.

Дата: 08.10.2010г.

МИНИСТЪР:

НОНА КАРАДЖОВА

