



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

РЕШЕНИЕ №³⁹ - ПР /2012г.

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 и ал.3, т.2 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 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, чл. 10, ал.1 и 2 от Наредбата за ОС, както и получено писмено становище от Министерство на здравеопазването, в съответствие с § 89, ал.3 от ПЗР на ЗИД на ЗООС (обн. ДВ бр. 32/2012г.)

РЕШИХ

да се извърши оценка на въздействието върху околната среда за инвестиционно предложение „*Техническа помощ за развитие на железопътен възел София*”

възложител: Национална компания „Железопътна инфраструктура”, Булстат ИД 130 823 243, с адрес: гр.София -1223, бул.„Княгиня Мария Луиза” № 110

кратко описание на инвестиционното предложение:

Настоящото инвестиционно предложение касае изменение на приетия от възложителя и предпочетения в Решение № 21-ПР/2011 г. на министъра на околната среда и водите за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС - Вариант „С”.

Измененията в предложението вариант „С1” се отнасят до възстановяване на ж.п. линия Подуяне разпределителна (запад) до гара Биримирци; изграждане на нова пътническа гара Обеля /в западна посока/ и спирка Дружба /в източна посока/; изграждане на нов трети успореден коловоз от Волюяк до Казичене с дължина 22,123 км; реконструкция на гарите от Волюяк до Казичене за включване на нова трета жп линия; изграждане на ново трасе в източна посока като нова железопътна линия и рехабилитиране на съществуващ ж.п. участък Казичене – Столник. Новата връзка между гара Казичене и Столник през Равно поле ще бъде 18,300 км.

Дейностите, предвидени с вариант „С1”, включват:

- Разсредоточаване на пътникопотоците чрез въвеждане на диаметрално движение по 1-ва линия и откриване на две крайни гари Обеля и Казичене за пътнически влакове, работещи в единен технологичен процес с ВРД Надежда и нов технически пункт Казичене. Изграждане минимум на още един коловоз и създаване на тройна линия по това направление.
- Модернизират се съществуващите спирки и се откриват нови за връзка с метрото. Създават се условия за реализиране и на градски ж.п. превози.
- Гарите Волюяк и Казичене ще се реконструират като възелни, съобразени с новите



решения за по-високи скорости на двойни ж.п. линии, включващи се в тях съответно от Перник и Радомир, Столник и Подуене.

- Коловозното развитие на гарите София, Подуене и Искър ще се реконструира за включване на четворна линия по главното направление и на всички други ж.п. връзки. Сведена е до минимум употребата на английски стрелки и бретели.
- Гара Подуене-разпределителна ще се реконструира като се предвиждат следните работи: Възстановяване на западен отправен парк, обособяване на директна товарна връзка на Искър до ПДТ Запад, привързване на източен приемно-отправен парк с коловозното развитие на интермодален терминал Подуене, демонтаж на 10 бр. коловози от разпределителния парк.
- Гара Илиянци ще се реконструира - демонтират се 9 бр. коловози и освободеното място се резервира за бъдещо изграждане на други обекти: терминал, звеносборъчна база или др.
- Изнасяне на товарното движение от Централна гара София, чрез възстановяване на ж.п. линия ПДТ западен район – Биримирци. Възстановяване на 4 бр. Приемно-отправни коловози.
- Ж.п. линиите, които не се реконструират, ще се рехабилитират.
- Прелезите ще се закрийт и заменят с решение за пресичане на две нива, а където това не е възможно на I-ви етап е заложено преоборудване със съвременни инсталации.
- Гарите ще бъдат съоръжени с маршрутно компютърни централизации и ETCS (Ниво1).
- Предвижда се изграждане на един нов коловоз за 160км/ч източно от Верила и Равно поле, с цел излизане от защитена зона от мрежата Natura 2000. Съществуващата ж.п. линия Столник-Мусачево-Казичене се запазва на този етап и ще се рехабилитира.
- Създава се връзка Елин Пелин – Равно поле, даваща възможност на транзитиращите ж.п. състави за обход.
- Нова гара Обеля ще се изгражда северно от магистралната линия (според отреденото ѝ място в ОУП) София. Железопътната връзка от Обеля до ВРД Надежда ще пресича подлезно (на две нива) главните коловози София-Волуяк.

На основание чл.4а от Наредбата за ОВОС е изискано становище от БДУВ - „Дунавски район” - гр. Плевен. След извършена проверка е установено, че инвестиционното предложение е допустимо от гледна точка на постигане на целите на околната среда и мерките за постигане на добро състояние на водите и зоните за тяхната защита, заложени в Плана за управление на речните басейни (ПУРБ) на Дунавски район.

Съгласно чл. 93, ал. 1 на ЗООС, предвидените с инвестиционното предложение дейности подлежат на процедура по преценяване на необходимостта от извършването на 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. Основната цел на инвестиционното предложение е развитието на железопътна инфраструктура чрез модернизация на ж.п. възел – София, която ще обслужва и генерира товарен трафик: конвенционален и комбиниран транспорт и пътнически трафик: градски, крайградски, междуградски и международен.
2. Линейната ж.п. инфраструктура на железопътен възел София включва 12 междугария с обща дължина на ж.п. линиите 53,3км, от които 38,4км са двупътна линия. В ж.п. възела влизат 8 ж.п. гари, 4 спирки, едно пътническо вагоноремонтно депо, 2 локомотивни депа,



правителствен пътнически ремиз, специализирани пътническа и разпределителна гари, помощни ж.п. стопанства и мрежа от 42 индустриални клона.

3. По-голяма част от строителните работи ще са почти изцяло в сервитута на ДП „НКЖИ”, само в новия участък от Казичене до Столник ще се премине по нов терен източно от ЗЗ „Долни Богров”, като сега съществуващия железен път се запазва на този етап и рехабилитира.
4. Реализацията на предложения вариант за ново ж.п. трасе - „С1” е свързана с трайна промяна в земеползването върху територията, в границите на сервитута, с режим на превантивна устройствена защита с ширина общо 30м.
5. В представената документация не е изяснен начина на снабдяване с вода за битови и производствени нужди по време на реализиране на инвестиционното предложение, начина на третиране на отделяните битово-фекални отпадъчни води по време на строителния период, както и начина на третиране на дъждовните води, формирани по време на дъжд и снеготопене.
6. Основна причина за дискомфорт от реализацията на инвестиционното предложение ще бъде генерираният шум при рехабилитационно-строителните работи и в процеса на експлоатация на ж.п.възела. Районът на ж.п. възел София е гъсто населен, а шумовото въздействие съществува и сега. Съгласно писмо на РИОКОЗ – София (изх. № 39-00 05/16.11.2010 г.) и представената таблица за средните шумови нива, измерени в най-близките до ж.п. възел София пунктове за 6-годишен период от 2005 до 2010 г. е видно, че понастоящем в близост до ж.п. възел София дневните норми в три от четирите пункта са превишени.

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 за „Развитие на железопътен възел София” е линеен обект, разположен на територията на една област – София-град и основно на територията на Столична община, с изключение на:
 - част от междугарие Банкя – Волюяк, попадаща в землището на с. Гурмазово, общ. Божурище, област София;
 - част от междугарие Казичене – Мусачево, попадащо в землище на с. Равно поле, общ. Елин Пелин, област София.
2. Терените около железопътното трасе са усвоени и в момента голяма част от железопътната линия попада в урбанизирани територии, предимно индустриални зони (Волюяк - Казичене, Сточна гара – Биримирци), с изключение на новопроектираната връзка между гара Казичене и гара Столник, която ще бъде по нов терен, извън района на ЗЗ „Долни Богров – Казичене”.
3. Териториите, в които предстои строителството, представляват в основната си част земи - публична държавна собственост. Приблизителният размер на предвидените за отнемане земи по вариант „С1” е общо 135.0 дка урбанизирана територия и 720.3 дка неурбанизирана територия.
4. Отчуждения на площи около ж.п. линии на възела ще се извършват във връзка с проектиране на съвременни трасета, осигуряващи проектните по-високи скорости на движение. По-големи отчуждения и промяна на предназначението на земи се предвижда в землищата на селата Казичене, Равно поле, Мусачево, Яна и Столник за предлаганото ново трасе, извън ЗЗ „Долни Богров”.
5. Проектът не предвижда промяна на съществуващата пътна инфраструктура. За следващата фаза на проектиране се предвижда ликвидиране на прелезите в местата на пресичане на пътната и железопътна инфраструктури в съответствие с ОУП на София.



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

1. Териториалният обхват на въздействие съвпада с местоположението на железопътния възел - гр.София и Софийското поле.
2. От реализацията на инвестиционното предложение ще бъде засегнато населението в района около железопътен възел София, а именно:
 - гр. София – северните индустриални и жилищни райони на столицата около централна гара, Сточна гара, гара Подуене, гара Захарна фабрика, гара Горна баня и гара Банкя;
 - извън столицата – в източна посока: гара Казичене, гара Столник, гара Вакарел;
 - в северна посока: Гара Курило.
3. Получено е становище от Министерство на здравеопазването по чл.7, ал.2, т.2 на Наредбата за ОВОС по отношение на степента на значимост на въздействието и риска за човешкото здраве от реализиране на инвестиционното предложение. В него се констатира, че не са представени конкретни данни, свързани с изпълнението на шумозащитни мероприятия, по отношение на шума от железопътния транспорт, който е сериозен рисков фактор за човешкото здраве.

Предвид обстоятелството, че се предвижда изграждането на нови съоръжения в силно урбанизирани територии, се счита че е необходимо изготвянето на доклад за ОВОС, в който на базата на прогнозни изчисления, анализи и оценки да се конкретизират мерките за ограничаване въздействието на шума, с оглед намаляване негативното въздействие върху човешкото здраве.
4. Не се очаква инвестиционното предложение да има трансграничен характер на въздействие при преминаване през всички етапи на неговото изпълнение и експлоатация.

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

Възложителят е публикувал уведомление за инвестиционното предложение във в. “Софийски седмичен вестник” (26.01-01.02.2012г.) и в. „Стандарт” от 30.01.2012г. и е уведомил писмено кмета на Столична община и район Панчарево, както и кметовете на община Елин Пелин вкл. кметства Равно поле, Мусачево, Столник, Казичене, а чрез тях и засегнатото население. Във връзка с постъпили становища от кметство с. Равно поле и община Елин Пелин, както и от кметство Казичене и район Панчарево и направените в тях бележки и предложения по проекта на вариант „С1”, възложителят е отговорил писмено с обяснения относно възможностите за тяхното приемане и/или реализиране. Към момента на представяне на настоящата документация и до изготвяне на настоящото решение в МОСВ не са изразени устно или депозиран писмено сигнали, жалби и възражения по законосъобразност срещу реализацията на инвестиционното предложение.

По отношение изискванията на Закона за биологичното разнообразие

Съгласно представената документация, промяната на инвестиционното предложение касае изменение на приетия от възложителя и предпочетения в Решение № 21-ПР/2011 г. на министъра на околната среда и водите за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС - Вариант „С”. Новопредложеният „Вариант С1” включва запазване и рехабилитиране на съществуващата железопътна линия „Столник – Мусачево – Казичене и отпадане на необходимостта от изграждане на ново железопътно отклонение за гара Яна.

След преглед на представената документация относно новопредложеният „Вариант С1” и на основание чл. 40, ал. 3 от *Наредбата за ОС*, въз основа на критериите по чл. 16 от нея, е направена преценка за вероятната степен на отрицателно въздействие, според която промяната на инвестиционното предложение „Развитие на железопътен възел София“ **няма вероятност** да окаже значително отрицателно въздействие върху птиците и техните



местообитания, предмет на опазване в защитена зона BG0002004 „Долни Богров- Казичене”, поради следните

МОТИВИ

1. При осъществяването на инвестиционното предложение няма да бъдат унищожени, увредени или фрагментирани местообитания на видовете птици, предмет на опазване, тъй като промяната на инвестиционното предложение не е свързана с усвояване на площи в защитената зона. Рехабилитацията на преминаващата през зоната съществуваща железопътна линия ще се осъществява само в сервитута ѝ. При поставянето на новите коловози между гара Казичене и спирка Верила не се очаква усвояване на нови площи от защитената зона.
2. Характерът на инвестиционното предложение не предполага отделянето на емисии и отпадъци във вид и количества, които да доведат до значително отрицателно въздействие върху водите, въздуха или почвите като ключови елементи на защитената зона от значение за опазваните птици в нея.
3. Предвид местоположението на новото трасе на изток от защитена зона BG0002004 „Долни Богров-Казичене” – не се очаква то да представлява бариера за птиците при мигриране и да доведе до прекъсване на кохерентността между тази зона и разположената на север защитена зона BG0002114 „Рибарници Челопечене” за опазване на дивите птици.
4. Не се очаква рехабилитация на железопътната линия в границите на защитената зона да доведе до значително безпокойство на птиците, предмет на опазване в зоната, включително до промени в числеността и структурата на популациите им.

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

Дата: 04.06.2012 г.

МИНИСТЪР:

(НОНА КАРАДЖОВА)

