



## РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

### МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

#### РЕШЕНИЕ

#### ПО ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА

№ 5-5/2016 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), § 3, ал. 1 от Преходни и заключителни разпоредби към Постановление № 26 на Министерския съвет от 9 февруари 2016 г. за изменение и допълнение на нормативни актове на Министерския съвет (ДВ, бр. 12/2016 г.) и във връзка с чл. 31, ал. 6 от *Закона за биологичното разнообразие* и чл. 39, ал. 4 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 – Драгоман“, за участък „София – Петърч“ по алтернатива С1 (2010 г.) и за участък „Петърч – Драгоман“ по алтернатива А (варианти А и С, 2015 г.), с изграждане на нова гара Сливница върху съоръжения и запазване на трасето преминаващо през град Драгоман, без вариант D за скоростен байпас на град Драгоман

**Възложител:** ДП „Национална компания железопътна инфраструктура“

**Седалище:** гр. София 1233, бул. „Мария Луиза“ № 110

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

Инвестиционното предложение (ИП) е за рехабилитация и модернизация на съществуващото трасе на железопътна линия „София – Драгоман“ за достигане на основните експлоатационни характеристики за скорост 160 км/ч, при максимални наклони до 15%, 12.5% за отделните алтернативи и минимални радиуси на кривите от 1500 м. Предложението е с обхват от крайна стрелка посока Драгоман на Централна гара София по главна железопътна линия София – Драгоман – Калотина (без Централна гара София) до разделен пост (РП) Умляк.

Началото на трасето за модернизация, по идеен проект от 2010 г., е крайна стрелка посока граница на Централна гара София – км 0+775 по шенаж. За основен е приет железен път № 1 или десен коловоз. Общата дължина на модернизирания линия е до км 45+600 съществуващ или км 44+250 ново трасе. Дължината на трасето за модернизация е 43.475 км.



София, 1000, бул. „Кн. Мария Луиза“ 22

Тел: +359(2) 940 6194, Факс: +359(2) 986 25 33



Съгласно разработката от 2015 г., началото на трасето за модернизация се предвижда да бъде крайна стрелка посока граница на Централна гара София – км 0+775 по шенаж. За основен е приет път № 1, десен коловоз. Общата дължина на трасето за модернизация е 43.422 км и е до км 44+193.29/44+197.32 (десен/ляв коловоз) по вариант А и D (двойна ж.п. линия, скоростен байпас югозападно от гр. Драгоман – без нова гара Драгоман) във втори участък „Петърч – Драгоман“. Ще бъде реконструирана съществуващата единична ж.п. линия от РП Драгоман през гр. Драгоман до РП Умляк, със запазване и реконструкция на съществуващата гара Драгоман (от км 38+523 до км 44+920, с дължина 6.397 км).

Според географското местоположение, профил и сегашно състояние, както и възможностите за оптимизация, се разгледани два проектни участъка: участък „София – Петърч“ и участък „Петърч – Драгоман“.

Трасето на железопътната линия е разположено на територията на административни области София и София – град, като засяга Столична община (райони „Надежда“ и „Връбница“), общините Божурище, Костинброд, Сливница и Драгоман, и кметства Волюяк, Храбърско, Петърч, Алдомировци и Драгоил.

За модернизация на железопътната линия „София – Драгоман“ са разгледани две алтернативи по местоположение: **алтернатива С1**, разработена по идеен проект от 2010 г., за двата участъка и **алтернатива А**, която е въз основа на технически проект за железопътен участък „Петърч – Драгоман“ (2015 г.), от начало стрелка гара Петърч, при км 21+276 до РП Умляк.

**Алтернатива С1** (червена следа) е комбинация от предпроектни варианти решения от 2008 г. (С2, С1 и В) и е първата алтернатива, разгледана в доклада за оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС) за двата участъка.

Предвидените строителни дейности за модернизация на линията обхващат следните участъци/подучастъци:

- подновяване на двойна ж.п. линия София – Волюяк – от км 0+775 до км 8+500, с дължина 7 725 м;
- удвояване на единична ж.п. линия Волюяк – Петърч – от км 8+500 до км 24+000, с дължина 15 500 м;
- изграждане на нова двойна ж.п. линия в участък Петърч – Драгоман – от км 24+000 до км 42+000, с дължина 18 000 м, с нова гара Драгоман;
- изграждане на нова единична ж.п. линия от км 42+000 до км 44+250, от нова гара Драгоман до спирка Умляк, с дължина 2 250 м.

Планирани са ж.п. връзки до клонове за кариери „Козяк“ при Сливница и „Бели брег“ при Алдомировци.

*Участък „София – Петърч“, алтернатива С1:*

Алтернатива С1 за участъка „София – Петърч“ е по следата на вариант В (за скорост 160 км/ч, максимални наклони до 12.5% и минимални радиуси на кривите 1500 м), като е планирана в сервитута и по следата на съществуващата железопътна линия. Вариант В, предвижда удвояване на единичния участък с частични изменения в трасето за скорост 160 км/ч. Алтернатива С1 е единствено възможната алтернатива по местоположение за посочения участък.

*Участък „Петърч – Драгоман“, алтернатива С1:*

В участъка предложената алтернатива С1 е смесен вариант „С2-С1-В“, за скорост 160 км/ч, минимални радиуси на кривите 1500 м, максимални наклони до 15%, по следата на предпроектни варианти, както следва: вариант С2 – от км 24+000 до км 32+000, с възможност за нова площадка за гара Сливница, северно от съществуващата гара; вариант С1 – от км 32+000 до км 40+000 и по вариант В – от км 40+000 до км 44+250, с нова гара Драгоман със заобикаляне югозападно на гр. Драгоман и включване в съществуващата

железопътна линия при спирка Умляк, в посока граница.

При алтернатива С1 е констатирано засягане на санитарно – охранителни зони (СОЗ) на подземни водоизточници на „ВиК“ ЕООД, гр. София (каптаж „Сръбляка“, община Сливница, при км 32+000 и дренаж „17-ти кантон“, община Драгоман, при км 36+200), както и засягане на квартали 63, 64, 65, 66 и 67 по действащия план на гр. Драгоман, предвидени за жилищно строителство. С цел избягване на конфликтните зони е предложена втора алтернатива за участъка – алтернатива А.

*Участък „Петърч – Драгоман“, алтернатива А (комбинация от варианти А, D и С):*

Алтернатива А включва следните вариантни решения: основно трасе по вариант А – двойна линия от км 21+276 до км 38+523.64, като новата гара Сливница ще бъде изградена върху съоръжения; вариант С – единична линия от км 38+523.64 до км 44+920.56, като в рамките на гр. Драгоман се запазва трасето през съществуващата гара до разделен пост Умляк и вариант D – двойна линия от км 38+523.64 до км 44+193.29/44+197.32 (десен/ляв коловоз), като директната двойна връзка (високоскоростен байпас) към разделен пост Умляк.

След изясняване на обществения интерес на проведеното в Община Драгоман обществено обсъждане на доклада за ОВОС, съгласно становище на ДП „НКЖИ“ с вх. № ОВОС-276/28.04.2016 г. на МОСВ, възложителят е преразгледал варианта за скоростния байпас. С цел да бъдат удовлетворени исканията на населението, **вариант D отпада от обхвата на ИП**, т.е. за участък „Петърч – Драгоман“ е прието модернизацията на железопътното трасе да бъде само по варианти А и С на алтернатива А.

Описание на предложените алтернативи по участъци:

**Участък „София – Петърч“, алтернатива С1 (2010 г.)** – от км 0+775 до км 24+000, с дължина 23,225 км.

Удвояването на железопътната линия, налага уширяване на два моста за поемане на двата коловоза между Волюяк и Костинброд и изграждане на един нов мост в същия участък, с дължина 30 м, както и удължаване на водостоци. Модернизацията на съществуващия участък „София – Петърч“ за скорост 160 км/ч може да бъде осъществена с реконструиране на отделни криви след моста на р. Суходолска, при км 2+700, като при Костинброд най-голямото отклонение ще бъде от около 15 м, което се налага, за да не се засегне населеното място.

Трасето на проектната алтернатива С1 в идейния проект е по следата на вариант В от предпроектните проучвания, като се планира удвояване на единичния участък Волюяк – Петърч (км 8+500 – км 24+000) за максимална проектна скорост 160 км/ч, минимален радиус на кривите 1500 м и максимален наклон до 15 ‰.

Участъкът „София – Петърч“ включва пет подучастъка:

1. Междугарие Централна гара София – ж.п. гара Волюяк

Планира се демонтаж на железен път П1 и П2 (съществуващи) от км 0+775 до км 7+243 и изпълнение на високоскоростен железен път.

2. Железопътна гара Волюяк

Ще бъде демонтиран съществуващият железен път, като ще бъде изпълнен нов, с нов тип релси върху стоманобетонени траверси и нова баластова призма, ремонт и възстановяване на перони. Съществуващите коловози, засегнати от модернизацията ще бъдат репланирани.

3. Междугарие ж.п. гара Волюяк – ж.п. гара Костинброд

ИП включва подновяване на долно и горно строене на железен път П1 и изграждане на нов железен път П2 (удвояване), като се полагат нови баластова основа, траверси, стрелки.

4. Ж.п. гара Костинброд

Предвижда се демонтаж на съществуващия и полагане на нов железен път П1 и П2 и прилежащите коловози, направа на нови перони.

5. Междугарие ж.п. гара Костинброд – ж.п. гара Петърч

Ще бъде извършена пълна подмяна на съществуващ път П1 и изграждане на железен път П2, полагане на нови релси, върху нови баластова призма и траверси.

Планира се подновяване и удвояване на съоръженията по линията: пътни надлези – при км 0+910; км 3+480; км 6+440; пътен подлез – при км 4+475; мостове – при км 1+241, км 2+317 (на р. Суходолска), км 5+658 (мост на р. Какач, кв. Обеля); метро – при км 4+470; прелези (при км 5+369, км 5+904, км 7+385, 15+395, км 17+677, км 21+251); водостоци и др. Ще бъдат изпълнени нови съоръжения: мостове – при км 9+019; км 11+041 (на р. Църна бара, южно от Волюяк); км 14+391 (на р. Белица, преди гара Костинброд); нови пътни надлези (при км 7+785; км 15+400; км 21+250;), прелез при км 12+900 и водостоци.

**Участък „Петърч – Драгоман“, алтернатива А (2015 г.)** – комбинация от варианти А, D и С, от км 21+276 до разделен пост Умляк.

Алтернатива А за железопътен участък „Петърч – Драгоман“, включва: основно трасе по *вариант А* – двойна линия от км 21+276 до км 38+523.64, като новата гара Сливница ще бъде изградена върху съоръжения; *вариант С* – единична линия от км 38+523.64 до км 44+920.56, като в рамките на гр. Драгоман се запазва трасето през съществуващата гара до разделен пост Умляк и *вариант D* – двойна линия от км 38+523.64 до км 44+193.29/44+197.32, като директната двойна връзка (байпас) към разделен пост Умляк ще бъде без нова гара Драгоман.

Вариантните решения А+D се отнасят за високо-скоростното трасе и са с параметри: скорост 160 км/ч за конвенционални пътнически влакове, скорост 120 км/ч за товарни влакове и за влакове с накланящи се кошове – 200 км/ч, минимални радиуси 1500 м, максимални наклони 15 ‰ и 20 ‰ при тежки условия. Трасето по вариант С – за отклонението на линията през съществуваща гара Драгоман е за скорост 70 км/ч, минимален радиус 300 м и максимален наклон 23 ‰.

*Вариант А + D, трасе по нов терен (червен цвят) – подучастъци:*

1. Междугарие ж.п. гара Петърч – гара Сливница

За основен е приет път № 1 или десен коловоз. Началото на трасето по технически проект съвпада с начало стрелка на гара Петърч на км 21+276, посока Сливница. Следата на новия вариант А съвпада напълно със следата по идеен проект от км 21+276 до км 25+717.59.

В зоната на гара Сливница от км 27+370 до км 27+470 железният път по идеен проект от 2010 г. навлиза в обхвата на Път I-8 „Калотина – Софийски околоръстен път (СОП)“, поради което направлението на гарата се измества с максимално допустимите 20 м по посока на градската регулация на гр. Сливница, като сервитута на новата ж.п. линия съвпада с градската регулационна линия. По този начин се отдалечава от границите на защитена зона BG 0000322 „Драгоман“.

2. Нова ж.п. гара Сливница

Ж.п. гара Сливница се изгражда като нова, северно от регулацията на гр. Сливница. Гарата е развита на естакада, като алтернатива на изпълнение върху насип от земни маси. Предвиждат се пет коловоза в обхвата на гарата, като е осигурена и ж.п. връзка за кариера „Козяк“, разположена успоредно на железен път П2, след изходната гърловина посока Драгоман. Предвидени са три предпазни коловоза в района на гарата с дължини по 50 м, като четвъртото направление е за кариера „Козяк“. Проектното решение в план на гарата улеснява развитието на пресичанията със съществуващата автомобилна инфраструктура на км 26+800 и на км 29+302, тъй като изместването на направлението е по посока на града. Предвиждат се три перона, с дължина по 400 м.

3. Междугарие нова ж.п. гара Сливница – разделен пост Драгоман при км 38+523.64

В междугарието се предвижда изпълнение на нова двойна железопътна линия по ново трасе с параметри за скорост на движение на влаковете 160 км/ч.

Сервитутът на железопътната линия при алтернатива А не засяга границите на СОЗ на каптаж „Сръбляка“ при км 32+000.

На км 33+715 се предвижда пътен надлез, като продължение на съществуващ. От км 33+643 до км 34+308 има промяна на междуосието на 5 м, поради необходимост от развиване на железопътна връзка с кариера „Бели брег“, която ще бъде постигната чрез изпълнение на разделен пост Алдомировци. Връзката е решена с крива с радиус 170 м и контра крива с радиус 150 м, за скорост 30 км/ч.

На км 36+200 се измества трасето спрямо алтернатива С1, поради засягане на СОЗ на каптаж „17-ти кантон“. Изместването е с 10 м по посока към Път I-8 „Калотина – СОП“, като не се засягат сервитутите на железния път с автомобилния път и СОЗ на каптажа.

4. Вариант D (от Разделен пост Драгоман при км 38+523.64 до спирка Умляк) отпада от обхвата на ИП съгласно становище на възложителя с вх. № ОВОС-276/28.04.2016 г. на МОСВ.

5. Реконструкция на съществуващата ж.п. гара Драгоман

Гара Драгоман ще бъде реконструирана, като до гарата и след нея до спирка Умляк ще се ползва съществуващото трасе. Предвижда се полагане на железен път с релси тип UIC60, на стоманобетоннови траверси.

Основните железопътни съоръжения са:

- Мост на км 25+538 в междугарие Петърч – Сливница, над река Сливнишка – съоръжението е за двата коловоза на железопътната линия, с осово разстояние между тях 4.40 м, с общ светъл отвор на моста между устоите – 49.80 м, на три отвора;

- Пътен надлез на км 26+800 в междугарие Петърч – Сливница

Ще осигурява преминаване на автомобилния път между с. Опицвет и гр. Сливница на второ ниво над новата двойна железопътна линия.

- Железопътна естакада от км 28+040 до км 29+180, с дължина 1140 м, в района на гара Сливница – планираната височина на насипа в началото на естакадата е около 6.8 м, а в края – около 7.3 м, с разстояние между опорите 21 м;

- Железопътен надлез на км 29+302

Съоръжението премества връзката на град Сливница с главния път Калотина – София. Предвижда се под него да се осигури габарит за пътя от две пътни платна по 7 м, разделителна ивица от 3.5 м и два тротоара с ширина по 2 м. Земното платно е предвидено за три коловоза, от които два за текущия път и един коловоз за кариера „Козяк“.

- Пътен надлез на км 32+243

Предвижда се съоръжението да бъде рамка със светъл отвор от 16.30 м, преместващ и отводнителните канавки от двете страни на ж.п. линия. Пътят, който ще преминава върху съоръжението е с габарит 8 м.

- Пътен надлез на км 33+715

На км 33+715 трасето на новата ж.п. линия пресича съществуващата пътна връзка от пътя Калотина – София към Алдомировското блато. Тази връзка е с хоризонтален габарит Г-9 и преминава над линията. Ситуационно под тази пътна връзка попада и железопътната връзка от РП Алдомировци към съществуващата гара Алдомировци, което определя преместване на три броя коловози.

- Пътен надлез на км 33+925

Съоръжението ще осигурява пресичане на различни нива на новата двойна железопътна линия със съществуващото трасе на главния път Калотина – София.

- Пътен надлез на км 0+200 (по железопътната връзка за съществуващата гара Алдомировци) – ще осигурява пресичане на ж.п. връзка между РП Алдомировци със

съществуващата гара Алдомировци и кариера „Бели брег“. Хоризонталният габарит на пътя е Г-9.

Вариант С – реконструкция на съществуващата ж.п. линия от км 38+523.64 до разделен пост Умляк, км 44+920.56.

Вариантът е за запазване на проектните параметри на съществуващата единична линия през гара Драгоман. Началото на варианта е на км 38+523.64.

Всички криви в гарата и след изходната гърловина на гара Драгоман посока Умляк са за скорост 70 км/ч. При планиране на коловозното развитие в гарата водещо е запазването на съществуващите сгради и прилежащи съоръжения за бъдещо обслужване и експлоатация, като при развитие на коловозите се запазват всички връзки и направления, използвани до момента. Предвиждат се 8 бр. коловози, като основен е втори коловоз, с дължина 718 м.

Максимално са съобразени новите решения в план на коловозите със съществуващото им положение. Добавени са два предпазни изтеглителни коловоза с дължини по 50 м.

След изходната гърловина на гара Драгоман линията е единична до връзката с разделен пост Умляк. Всички криви са проектирани за 70 км/ч, като е търсено максимално приближаване до съществуващото положение.

На км 44+837.32 е началото на РП Умляк.

Съоръжения, подлежащи на реконструкция по вариант С са: железопътен прелез на км 39+759; км 40+279; км 40+793; км 41+938 и при км 42+690.

Основните строителни дейности при модернизация на линията са: земни работи – отстраняване на хумус и временното му депониране в границите на строителната полоса, изкопни работи за оформяне на съоръженията по трасето на инвестиционното предложение, насипни работи за оформяне на земното платно на линията; рекултивация на строителната полоса; комплексни строителни работи (кофражи, армиране, изливане на бетон) – при пресичане на водни обекти, пътища и ж.п. линии и площадките на съоръженията; монтажни работи – основно заваръчни работи, монтаж на въздушни електропроводи 110 kV и контактна разпределителна мрежа 27.5 kV; транспортна дейност – превоз на земни маси, строителни материали и оборудване от/до складови бази по републиканската пътна мрежа и временни пътища на строителните площадки.

Прогнозните площи за модернизация на железопътната линия, за които ще се извършват отчуждения са към 675 дка.

При пресичане на железопътната линия със съоръжения на други ведомства ще бъде извършена реконструкция на въздушни линии, газопроводи, оптични кабели, външни водопроводи.

Изграждането на двойната електрифицирана линия „София – Драгоман“ ще се изпълнява при експлоатация на съществуващата железопътна линия. В тази връзка, в обхвата на настоящото ИП не попадат дейности по извеждане от експлоатация на конкретни отсечки от трасето.

Инвестиционното предложение не засяга защитени територии, обявени по реда на *Закона за защитените територии*, както и защитени зони съгласно *Закона за биологичното разнообразие* (ЗБР). Предложените варианти по алтернатива С1 (2010 г.) са разположени в близост до южната граница на защитени зони BG0000322 „Драгоман“ за опазване на природни местообитания и дивата флора и фауна, включена в списъка от защитени зони, приет с Решение № 122/2007 г. на Министерския съвет (ДВ, бр. 21/2007 г.) и BG0002001 „Раяновци“ за опазване на дивите птици, обявена със Заповед № РД-569/05.09.2008 г. (ДВ, бр. 84/2008 г.).

От извършената проверка на представените от възложителя пространствени данни във формат \*.dwg, координатна система 1970 г., новата алтернатива А (2015 г.), комбинация от варианти А, D и С, представлява незначителни изменения на алтернатива С1, като не засяга защитени зони от екологичната мрежа „Натура 2000“, включително намиращи се в близост

до трасето защитени зони BG 0000322 „Драгоман“ за опазване на дивата флора и фауна и BG 0002001 „Раяновци“ за опазване на дивите птици.

Предвид разпоредбата на чл. 31, ал. 1 от ЗБР 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. На основание чл. 39, ал. 3 от Наредбата за ОС, е направена преценка за вероятната степен на отрицателно въздействие, според която инвестиционното предложение по алтернативи С1 и А **няма вероятност** да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове предмет на опазване в защитена зона BG0000322 „Драгоман“ и местообитания и популации на видове птици, предмет на опазване в защитена зона BG0002001 „Раяновци“

#### **поради следните мотиви и фактически основания:**

1. В допълнения доклад за ОВОС е разгледано съществуващото състояние на компонентите и факторите на околната среда и е направен анализ на очакваните въздействия от реализацията на инвестиционното предложение върху околната среда и здравето на хората. Обобщеното въздействие на емитираните замърсители по време на строителството и експлоатацията върху компонентите на околната среда може да се класифицира като незначително, краткосрочно за периода на строителство, постоянно при експлоатация, пряко и обратимо, с малък териториален обхват, с незначителен кумулативен ефект, и не предполага негативни въздействия върху здравето на хората, компонентите и факторите на околната среда, поради следното:

1.1. Резултатите от прогнозирането, по отношение на приземните концентрации по цялото трасе на железопътната линия по **алтернатива С1** за участъци „София – Петърч“ и „Петърч – Драгоман“, както и по **алтернатива А** за участък „Петърч – Драгоман“ (вариант А+С) не отчитат замърсяване на атмосферния въздух (надвишаване на средногодишната норма за опазване на човешкото здраве за  $ФПЧ_{10}$ ) по трасето, както и не се очаква емитиране на други замърсители от електрифицираната железопътна линия. Преминаването на регионалните влакове през гара Драгоман ще бъде свързано с незначителен ефект върху качеството на приземния въздух.

1.2. Като цяло въздействието върху подземните води е определено като незначително, поради факта, че трасето е усвоено и предстои само неговото разширение, а във втория участък, където е налице изместване спрямо съществуващото трасе, при алтернатива А, не се засягат санитарно-охранителните зони на каптаж „Сръбляка“ и каптаж и дренаж „17-ти кантон“. При експлоатацията на обектите на ИП въздействието върху водите е оценено като незначително, дълготрайно, пряко и непряко, без кумулативно действие, локално – в района на полосата около железопътната линия и с възможност за възстановяване.

1.3. При строителството на железопътната линия въздействието върху геоложката среда ще бъде временно, краткотрайно, обратимо с ниска степен и ограничен териториален обхват.

1.4. Въздействието върху растителността ще бъде само в етапа на строителните работи. Въздействие при експлоатация няма да има. Всички дейности по модернизацията на трасето ще се извършват в по-голямата си част в обхвата на съществуващите сервитути, където растителната покривка е представена от вторични с произведен характер съобщества с участието на рудерални видове. Въздействията върху растителната компонента са определени като незначителни. Съобществата са антропогенно повлияни с широко разпространени видове.

1.5. По време на строителството въздействията върху местообитанията и екосистемите чрез въздуха няма да бъдат значими. Отделените прахови емисии в района на строителните участъци не представляват съществена опасност за местообитанията.

1.6. Инвестиционното предложение няма да окаже значително влияние върху установените животински видове, тъй като се засягат предимно антропогенно повлияни терени. Ефектът на фрагментация се ограничава с предвидените за изграждане надлези и подлези, водостоци, прокари, които ще осигурят мигриране на видовете.

1.7. Въздействието върху почвата в резултат на реализацията на ИП ще бъде пряко, с локален обхват (само по трасето на ж.п. линия и прилежащите съоръжения), отрицателно по отношение отнемане и промяна на предназначението на земята. Не се очаква кумулативно, но е възможно възникване на места на вторично въздействие вследствие развитието на ерозия, за което са предвидени мерки по укрепване на откоси и рекултивация.

1.8. Характерът на въздействията на образуваните отпадъци при реализацията на инвестиционното предложение, върху компонентите на околната среда, може да се класифицира като пряко и обратимо, с незначителна степен и малък териториален обхват, като не се очакват кумулативни въздействия, при спазване на законовите изисквания за управление на отпадъците.

1.9. В периода на строителството на железопътната линия, гаровите площадки и при реконструкция на съоръженията на други ведомства, не се предвижда използване на опасни химични вещества, смеси и продукти, подлежащи на забрана, както и съхраняване на опасни вещества на строителните площадки на съответните участъци, но се предвижда използване и наличие на строителните площадки на взривни вещества при извършване на пробивно-взривни работи за правене на изкопи в скален терен. В периода на експлоатацията на ж.п. линия не се извършват дейности с опасни химични вещества.

1.10. Шумовото въздействие е отрицателно, периодично (през деня) за ограничен период от време до приключването на строителните работи в съответния участък, с локален обхват. По време на експлоатацията въздействието от шума е отрицателно, постоянно, под регламентираните граничните стойности за шум, при изпълнение на условията и мерките, постановени с настоящото решение.

1.11. Влиянието върху ландшафта ще е с допустими изменения в типологията и допустими промени в пространствените структури и изгледните пространства. Основният тип ландшафт ще остане непроменен, като няма да има съществени изменения във вътрешната структура и функционирането на ландшафтите, които да предизвикат допълнителни нарушения в екологичното равновесие.

1.12. Строителството на железопътната линия не е източник на светлинно и топлинно излъчване и електро-магнитни лъчения. При експлоатацията на ИП не се очаква стойностите на електрическите и магнитни полета на съоръженията за електротранспорт (захранване, сигнализация) да бъдат по-високи от сега съществуващите.

1.13. Съгласно представеното разпределение на изолините на приземните концентрации на фини прахови частици ( $\text{ФПЧ}_{10}$ ) при всички подучастъци на модела, очакваният кумулативен ефект между модернизирания ж.п. линия София – Драгоман и път I-8 „Калотина – СОП“ ще бъде незначителен. Отчетената максимална концентрация за  $\text{ФПЧ}_{10}$  при тяхното съвместно действие е 5%-10% от средногодишната норма за опазване на човешкото здраве ( $0.04 \text{ mg/m}^3$ ).

1.14. В района на гр. Сливница, при двете алтернативи (С1, А), трасето на железопътната линия е между жилищната територия на града и път I-8 „Калотина – Софийски околоръстен път“, като въз основа на направените в доклада изводи определящ е шумът от железопътния транспорт, т.е. не се очаква кумулативен ефект от двата вида транспорт по фактор „шум“.



1.15. Въз основа на анализа, проведените огледи, проучвания, изследвания, изчисления и направената прогнозна оценка за въздействието на обекта, са предложени мерки, предвидени да предотвратят или намалят значителни вредни въздействия върху околната среда, както и план за изпълнение на тези мерки, които са постановени с настоящото решение.

1.16. Съгласно заключението на колектива от експерти по ОВОС, основано на оценката на риска за човешкото здраве и осигуряване на устойчиво развитие на околната среда, предвидените в ИП дейности отговарят напълно на нормативните изисквания на законодателството по околна среда. Не се очаква значително негативно въздействие върху компонентите на околната среда и здравето на хората, както на територията на железопътното трасе и в близост до железопътната линия, така и в трансграничен контекст.

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

3. Инвестиционното предложение за модернизация на железопътна линия „София – Драгоман“ 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 ИП 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. Съгласно становище на Басейнова дирекция „Дунавски район“ (БД ДР) с изх. № 5416/28.12.2016 г. ИП 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 Плана за управление на речните басейни (ПУРБ) на Дунавски район, при спазване на мерките от програми 7.1.3, 7.1.5.1, 7.1.5.2, 7.1.6, в раздел 7 на ПУРБ.

6. Съгласно писмо с изх. № Е-04-20-69/12.04.2016 г. на заместник-министъра на енергетиката на територията на ИП за модернизация на железопътната линия „София – Драгоман“ няма регистрирани находища на подземни богатства, нито предоставени права за добив или за търсене и проучване на подземни богатства.

7. Различните участъци по вариантите решения преминават през терени в близост до/и през населени места, характерни със своята инженерно-пътна инфраструктура и попадащи под влияние на човешката дейност. В прилежащите към съществуващото трасе ландшафтни структури вече са настъпили антропогенни изменения.

8. Преценката за вероятната степен на отрицателно въздействие, че инвестиционното предложение няма вероятност да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, включително птици, предмет на опазване в посочените по-горе защитени зони, се основава на следните мотиви:

8.1. Няма вероятност реализацията на ИП да доведе до пряко или косвено увреждане или унищожаване на природни местообитания и местообитания на видове, включително птици, предмет на опазване на защитени зони BG0000322 „Драгоман“ и BG0002001 „Раяновци“, тъй като трасетата по всички варианти са разположени извън границите на защитените зони.

8.2. Няма вероятност реализацията на железопътната линия да предизвика фрагментация на установени биокоридорни връзки на видовете, предмет на опазване в защитена зона BG0000322 „Драгоман“, тъй като в по-голямата си част трасето на линията ще се изгражда върху съществуващата железопътна линия.

8.3. Няма вероятност реализацията на предложението да доведе до промяна на видовия състав, числеността и структурата на популациите на видовете животни,

включително птици, предмет на опазване в защитените зони, в резултат на отрицателни въздействия, тъй като освен съществуващите са предвидени нови съоръжения, с които да се минимизират въздействията фрагментация на местообитания, промяна в числеността и популациите им.

9. Възможното кумулативно въздействие от изграждането и експлоатацията на ж.п. линията „София-Калотина” и „Модернизация на Път I-8 „Калотина-СОП”, ще бъде само по време на строителството им, тъй като двете транспортни инфраструктурни съоръжения са съществуващи и ще бъдат реализирани с малки отклонения на основните си трасета. Възможният кумулативен бариерен ефект от двете съоръжения ще бъде незначителен, предвид заложените мерки за дефрагментация за двата инфраструктурни обекта, като увеличен брой проходни и надлезни съоръжения (за земноводни, влечуги и бозайници), преградни стени (птици и прилепи) и др., които към момента не са изградени по съществуващите/действащите транспортни съоръжения.

10. От направената проверка в Министерство на околната среда и водите е установено, че в близост до новите участъци на ИП не се намират предприятия и/или съоръжения, класифицирани по реда на глава седма, раздел I от ЗООС.

11. 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 изх. № 04-09-177/11.01.2016 г. дава положително становище на допълнения доклад за ОВОС, предвид следното:

11.1. На базата на математическото моделиране е направено заключение, че не се очаква наднормено замърсяване на атмосферния въздух в жилищните територии, през които или в близост до които преминава трасето на железопътната линия.

11.2. С направената корекция на трасе на железопътната линия, новата алтернатива А не преминава през СОЗ на каптаж „Сръбляка“ и каптаж и дренаж „17-ти кантон“, като са предложени допълнителни мерки при строителството за опазване на водите от тези водоизточници.

11.3. По отношение на степента на значимост на въздействието и риска за човешкото здраве МЗ дава положителна оценка на допълнения доклад при спазване на условията и мерките, постановени с настоящото решение.

12. По време на процедурата по ОВОС са проведени консултации със заинтересувани лица. При организирането на срещите за обществено обсъждане е спазено изискването за едномесечен достъп до доклада за ОВОС с приложенията към него и за публикуване на обявите (във вестниците „Монитор” и „Телеграф” от 09.03.2016 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 Драгоман, Сливница, Костинброд, Божурище и Столична община в периода 12 – 14.04.2016 г., съвместно със засегнатите райони на Столична община и кметства.

Възложителят (с писмо вх. № ОВОС-276/25.04.2016 г.) е представил в МОСВ протоколите от проведените срещи за обществено обсъждане, с приложения към тях списъци на присъствалите. Според протокол от обществено обсъждане, местното население на община Драгоман (в частност жителите на махала Умляк), не одобрява реализацията на предложението в частта му, отнасяща се до изграждането на ново трасе, заобикалящо град Драгоман и включващо се в спирка Умляк (вариант D на трасето), поради засягане на жилищни постройки в урбанизирани територии на общината. За другите участъци от реализацията на ИП Община Драгоман няма възражения. На срещите за обществено обсъждане в община Костинброд са поставени въпроси във връзка със запазване на спирка Костинброд и спирка Петърч, както и начина за определяне на размера на обезщетенията на отчуждаваните имоти.

В периода на обществен достъп на доклада за ОВОС и на самите срещи не са постъпили писмени становища с изключение на подадено в община Драгоман заявление от г-н Кристиан Първанов, предоставено от Общината на възложителя (вх. № ОВОС-276/15.03.2016 г. на МОСВ).

Възложителят е представил в МОСВ писмено становище по чл. 17, ал. 5 от Наредбата за ОВОС по предложенията, препоръките и мненията в резултат на общественото обсъждане, с вх. № ОВОС-276/28.04.2016 г на МОСВ. Според становището на ДП „НКЖИ“, в резултат на общественото обсъждане са удовлетворени исканията на населението на община Драгоман и са приети следните решения: да отпадне от обхвата на ИП разработения байпас по вариант D на трасето, като се запазва само трасето през град Драгоман; да се запазят функциониращите спирка Костинброд и разделен пост Петърч в община Костинброд.

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

13. Със свое Решение I-5/2016 г. от 25.05.2016 г., Висшият експертен екологичен съвет предлага да бъде одобрено осъществяването на инвестиционното предложение

**и при следните условия:**

#### ***I. За фазата на проектиране:***

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* за изграждане на линейна инфраструктура, пресичаща водни обекти.

2. За участъците от железопътната линия, включително и за съпътстващите съоръжения, които попадат в район със значителен потенциален риск от наводнения с код BG1\_APSFR\_IS\_041 „Река Искър и притоци в Софийското поле“ в териториалния обхват на „Дунавски район“ за басейново управление, да бъдат съобразени разработените програми от мерки, които ще бъдат част от Плана за управление на риска от наводнения.

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

4. Да се разработи и представи в МЗ за становище акустичен проект за определяне на точните акустични параметри на шумозащитните съоръжения в населените места за конкретните ситуации по трасето – гр. София (кв. Триъгълника, кв. Надежда, кв. Модерно предградие, кв. Бакърена фабрика, ж.к. Обеля), гара Волуяк, град Костинброд, гара Петърч, град Сливница, град Драгоман.

5. Да се изготви и съгласува с Регионална инспекция по околната среда и водите (РИОСВ) София и БД Дунавски район План за управление на околната среда (ПУОС) и План за собствен мониторинг.

6. Да бъде съгласуван инвестиционният проект с Министерство на културата на основание чл. 83 и по реда на чл. 84 от *Закона за културното наследство* поради наличие на недвижими културни ценности в близост до железопътната линия.

7. Да бъдат осигурени необходимите, съгласно нормативните изисквания, пешеходни надземни преминавания, достъпни за хора с увреждания и безопасни железопътни прелези.

#### ***II. Преди и по време на строителството:***

1. Преди започване на строителството на съответните участъци от линия „София – Драгоман“, в които се предвижда извършване на земни работи с взривни вещества, възложителят/операторът следва да подаде уведомление за инвестиционно предложение в РИОСВ - София, по реда на глава шеста от ЗООС. В случаите на предприятия/съоръжения с нисък или висок рисков потенциал, възложителят/операторът представя и уведомление за класификация и оценка по чл. 99б от ЗООС, с цел оценка и потвърждаване на безопасните

разстояния до обекти по чл. 104, ал. 4, т. 1 и 2 на ЗООС и при необходимост предприема допълнителни технически мерки за ограничаване на идентифицираните рискове за човешко здраве или околната среда.

2. Да се предвидят и изпълнят рекултивационни дейности на нарушени терени в сервитута на железопътната линия, на откоси на насипи и изкопи по трасето на линията, както и на местата за временно съхранение на насипни материали и отпадъци от строителството, при използване на отнетия от терените за строителство и депониран хумусен пласт на почвата.

3. Преди реализацията на ИП, да бъдат проведени теренни проучвания, свързани с издирване на археологически обекти по одобреното трасе.

4. Да се провежда наблюдение от археолози в процеса на строителните дейности за недопускане разрушаване на археологически обекти.

5. Преди започване на строителството да се класифицират отпадъците, които ще се генерират по време на строителството и експлоатацията на обекта, по реда на *Наредба № 2 за класификация на отпадъците*.

6. Образуваните отпадъци да се събират разделно и да се съхраняват в съответствие с изискванията на нормативната уредба по управление на отпадъци.

7. Образуваните отпадъци да се предават, въз основа на писмени договори, на лица, притежаващи съответния документ по чл. 35 от ЗУО.

8. На строителните площадки да се осигури наличие на подходящ абсорбент за почистване на евентуални разливи на смазочни масла, антифриз и др. опасни вещества.

9. Проектираните шумозащитни съоръжения да се изградят по време на строителството, преди въвеждане в експлоатация на железопътната линия.

10. Да не се изграждат временни пътища, площадки за депониране на хумуса и за складиране на строителни материали в границите на защитени зони BG0000322 „Драгоман“ и BG0002001 „Раяновци“.

11. За участъка, в който железопътната линия преминава по границите на защитена зона BG0000322 „Драгоман“ в зависимост от техническите възможности да бъдат изградени проходи с размери не по-малко от 2 x 2 м за осигуряване на миграцията на дребни животни, които да бъдат съобразени с проходните съоръжения на „Път I-8 „Калотина–СОП““. Местоположението и размерите на проходните съоръжения да бъдат съгласувани с РИОСВ-София.

12. Да се предвиди обезопасяване на новоизградената и/или реконструирана електропреносна мрежа с оглед редуциране на вероятността за инциденти с птици.

13. Преди започване на строителството, възложителят да изготви собствена оценка за възможни случаи на непосредствена заплаха за екологични щети и за причинени екологични щети, за дейностите от приложното поле на *Закона за отговорността за предотвратяване и отстраняване на екологични щети*, съгласно приложение № 1 на Наредба № 1 от 29.10.2008 г. за вида на превантивните и оздравителни мерки в предвидените случаи от *Закона за отговорността за предотвратяване и отстраняване на екологични щети и за минималния размер на разходите за тяхното изпълнение* (обн., ДВ, бр. 96/07.11.2008 г.) и да я представи в РИОСВ – София.

### **III. По време на експлоатация**

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.

2. Образованите отпадъци от дейността на обекта да се предават, въз основа на писмени договори, на лица, притежаващи съответния документ по чл. 35 от ЗУО.

3. Третирането на отпадъците да се извършва в съответствие с изискванията на ЗУО и подзаконовите нормативни актове по неговото прилагане.

4. Да се проведат контролни измервания (съгласно ПУОС и План за собствен мониторинг) на нивата на шум в най-близко разположените до железопътната линия жилищни зони, след изграждане на шумозащитните съоръжения, за оценка на тяхната акустична ефективност. При установяване на шумови нива над 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, да се предприемат допълнителни шумозащитни мерки.

5. В периода на експлоатация на железопътната линия да се извършва собствен мониторинг на еквивалентните нива на шум в жилищната територия на най-близко разположените населени места съгласно планът за собствен мониторинг, който да се съгласува със Столична регионална здравна инспекция (РЗИ) и РЗИ – София област.

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

| <b>№</b> | <b>Мерки</b>  | <b>Период/фаза на изпълнение</b>                                     | <b>Резултат</b>  |
|----------|---|--|--|
| 1.       | Контрол върху местата за временно съхранение на насипни материали и строителни отпадъци - при сухо и ветровито време да се омократ, за да се намалят неорганизираните емисии на прах. | При строителство, на двата участъка                                  | Намаляване на допълнителното натоварване с прах. Опазване на местообитанията на видове.          |
| 2.       | Почистване на местата за временно складиране на инертни материали и строителни отпадъци.  | Незабавно след приключване на строителните работи, за двата участъка | Намаляване на допълнителното натоварване с прах.   |
| 3.       | Недопускане попадане на изкопни материали в долове, оврази и корита на реки при изграждане на мостове водостоци, с цел запазване на тяхната проводимост.                              | При строителство на двата участъка                                   | Опазване на физикохимичните и хидроморфологичните елементи за качеството на повърхностните води. |
| 4.       | Своевременно уведомяване на компетентните органи при възникване на аварии с разливи на гориво-смазочни материали или други химични вещества.  | При експлоатация, на двата участъка                                  | Опазване на физикохимичните елементи за качеството на повърхностните и подземните води.          |

|     |   |   |  |
|-----|---|---|--|
| 5.  | Да се предвиди за участъците от железопътната линия в непосредствена близост до СОЗ (каптаж „Сръбляка“ и каптаж и дренаж „17-ти кантон“), както и при преминаване на линията през II и III пояс на СОЗ на водоизточници за питейно-битово водоснабдяване, конструкцията на долното строене на ж.п. линия да бъде изпълнена с използване на геотекстил, включително и под канавките за дъждовни води, с цел недопускане инфилтрация на замърсени води в дълбочина. | Проектиране на двата участъка                 | Опазване на зоните за защита на питейни води.    |
| 6.  | Да се предвиди извеждане на дъждовните води, попадащи върху трасето, така че да не се насочват към СОЗ на каптаж „Сръбляка“ и каптаж и дренаж „17-ти кантон“. Мярката да се приложи и за всички останали водоизточници за питейно-битово водоснабдяване през II и III пояс на СОЗ, на които преминава трасето.  | Проектиране, на двата участъка                | Опазване на зоните за защита на питейни води.    |
| 7.  | Да не се допускат разливи на горива и смазочни масла.   | При строителство, на двата участъка           | Опазване химичното състояние на подземните води. |
| 8.  | Да се определят площадки за разделно събиране на земната маса и хумуса при изпълнение на изкопно-насипните работи.  | Проектиране и строителство, на двата участъка | Използване на хумуса за рекултивация.            |
| 9.  | Разработване на проект за рекултивация чрез използване на съхранения хумус за изграждане и подобряване на ландшафта около трасето.  | Проектиране и строителство, на двата участъка | Използване на хумуса за рекултивация.            |
| 10. | Отнемане и съхранение на хумуса по продължение на трасето на определени за целта места.   | Преди строителство на двата участъка          | Възможности за повторно използване на хумуса.    |
| 11. | Изпълнение на проект за рекултивация на временни площадки и пътища, и укрепване на откоси.  | При строителство на двата участъка            | Предотвратяване поява на ерозия.                 |
| 12. | За транспортиране на инертни и строителни материали и извозване на земни маси по време на строителство да се използва само изграждащото се трасе и съществуващи пътища.   | При строителство, на двата участъка           | Предотвратяване нарушаване на местообитания.     |

|     |  |  |   |
|-----|--|--|---|
| 13. | Да не се разкриват съпътстващи строителството строителни площадки и паркинги за строителната механизация и транспортните коли извън сервитута на трасето, с цел да не се засягат допълнителни площи.   | При строителство, на двата участъка          | Предотвратяване на нарушаване на местообитания.   |
| 14. | При строителството на моста над р. Сливнишка разчистването на крайбрежната растителност да обхваща само конкретните площи за строителство.   | При строителство, на първи участък           | Опазване на крайречна растителност.   |
| 15. | За предотвратяване възникването на ерозионни процеси при високи откоси да бъде предвидено своевременно укрепване на откосите с подходящи тревни и храстови видове.   | При строителство, на двата участъка          | Предотвратяване възникването на ерозионни процеси. Укрепване на склоновете и подобряване естетическата стойност на ландшафтите. |
| 16. | Да не се допуска преминаване на транспортна и строителна техника в реките.   | При строителство, на двата участъка          | Предотвратяване замърсяване на речните води и увреждане на дънните местообитания.   |
| 17. | Проектиране и изграждане на входа и изхода на мостовите съоръжения на заграждения, които да насочват херпетофауната към реките.  | Проектиране и строителство на двата участъка | Намаляване риска от смъртност на индивиди от видове животни по време на експлоатацията.   |
| 18. | Недопускане на замърсяване на речните корита със строителни отпадъци.  | При строителство, на двата участъка          | Предотвратяване замърсяване на речните води, унищожаване на местообитания.  |
| 19. | Дейностите по изсичане на съществуващата дървесна и храстова растителност в сервитута на ж.п. линия да се провеждат извън размножителния период (април – юни) на животните.  | Преди строителството, на двата участъка      | Намаляване риска от смъртност на индивиди от видове животни по време на строителство.   |
| 20. | Усвояването на терените за строителство (изкопни дейности) да започват извън периода на гнездене и отглеждане на малките при птиците (април – юни).  | При строителство, на втори участък           | Намаляване риска от смъртност и безпокойство на птици.  |
| 21. | Да се проектира шумозащитно съоръжение от дясно на ж.п. трасе при км 33+700. Проектът да бъде изработен след консултация с орнитолог, при условие, че не е изградено предвиденото съоръжение в дясно на Път I-8 „Калотина – СОП“ (от км 19+500 до км 22+000 по | При проектиране на втори участък             | Намаляване безпокойството на видове птици, обитаващи ЗМ „Алдомировско блато“  |

|     |   |                                     |  |
|-----|---|-------------------------------------|--|
|     | километража на ИП за модернизация на Път I-8).<br>При проектиране на прозрачно съоръжение, същото да бъде маркирано така, че да е видимо от прелитащите птици (например със силуети на грабливи птици).   |                                     |  |
| 22. | Употребата на опасни вещества и смеси, в т.ч. на взривни вещества да се извършва в съответствие с мерките за предотвратяване на аварии, изпускане или разливи и за контрол на експозицията, определени със съответния нормативен/административен акт и в Информационните листове за безопасност и инструкциите за безопасна употреба. | При строителство, на двата участъка | Опазване на околната среда и човешкото здраве от въздействието на опасни химични вещества и смеси. |
| 23. | В участъците от трасето през и покрай обекти с нормиран шумов режим, строителната дейност да се извършва само през дневния период.  | При строителство, на двата участъка | Смекчаване на шумовото въздействие върху близките зони с нормиран шумов режим.                     |
| 24. | Маршрутите на движение за обслужващия строителството автомобилен транспорт да се съгласуват със съответните общини.   | При строителство, на двата участъка | Смекчаване на шумовото въздействие върху близките до трасето зони с нормиран шумов режим.          |
| 25. | Да се разработи ландшафтно-устройствен проект в гаровите райони.  | При проектиране, на двата участъка  | Подобряване естетическата стойност на ландшафтите.   |
| 26. | Да не се допуска изхвърлянето на опасни и битови и хранителни отпадъци, които водят до замърсяване на почвите и растителността или до инциденти с животни.  | При строителство, на двата участъка | Опазване на местообитанията и на видове растения и животни.  |
| 27. | В проектите за ландшафтно устройство да се предвидят местни растителни видове.  | Проектиране, на двата участъка      | Опазване на растителността.  |
| 28. | Да не се допуска разширяване на обхвата на строителните работи извън определените граници на строителния обект.   | При строителство на двата участъка  | Опазване на ландшафтите и минимизиране на отрицателните ефекти при строителството                  |

**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 Министерството на околната среда и водите (МОСВ) 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.

На основание чл. 22, ал. 3 от Наредбата за ОВОС възлагам на директора на РИОСВ – София и Басейнова дирекция „Дунавски район” контрола по изпълнение на поставените условия в настоящото решение.

Заинтересуваните лица могат да обжалват решението по реда на Административнопроцесуалния кодекс в 14-дневен срок от съобщаването му пред Върховния административен съд.

Дата: 30.05.2016г.

МИНИСТЪР:

