



## РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

### МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

#### РЕШЕНИЕ

#### ПО ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА

№ 4-4/2024 г.

На основание чл. 94, ал. 1, т. 2 и т. 5, чл. 99, ал. 2 и ал. 3 от *Закона за опазване на околната среда* (ЗООС), чл. 19, ал. 1 и ал. 5 от *Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда* (Наредба за ОВОС) и във връзка с чл. 31, ал. 1 и ал. 4 от *Закона за биологичното разнообразие* (ЗБР) и чл. 40, 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 (ИП) за „**Модернизация на железопътен участък „Мездра Медковец“**“, което **няма вероятност** да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитени зони

**Възложител:** Държавно предприятие „Национална компания железопътна инфраструктура“, ЕИК 130823243

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

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

Железопътен участък Мездра - Медковец е част от Коридор Балтийско море/Черно море/Егейско море и е разположен по основната Трансевропейска транспортна мрежа. Основна цел на инвестиционното предложение за „Модернизация на железопътен участък Мездра – Медковец“ е подобряване на техническите параметри на железопътната линия и внедряване на нови системи за сигнализация и телекомуникация, подобряване комфорта на пътуване и пропускливостта на железопътния транспорт.

Инвестиционното предложение за „Модернизация на железопътен участък Мездра – Медковец“, предвижда изграждане на железопътна магистрала, която да обслужва населението, вътрешния и международния товарен трафик. С ИП се цели осигуряване на оперативна съвместимост на инфраструктурата, оборудването, системите за управление, експлоатация и безопасност, както и свързаност с европейските жп мрежи чрез прилагането на унифицирани стандарти. От национална гледна точка ИП допринася за развитието на важни



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

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



икономически центрове от Северозападния регион на България (Видин, Монтана, Мездра, Враца, Ботевград), попадащи в обсега на линията, което ще доведе до премахването на социално-икономическите различия на региона с останалите райони за планиране и ще подпомогне изпълнението на плановете за постигане на икономическа и социална кохезия в регионалното развитие на страната.

Железопътен участък Мездра - Медковец е част от VII- ма главна жп линия „Мездра – Видин“. Обхватът на железопътният участък, предмет на настоящото ИП, включва:

◆Участък от гара Мездра - начало стрелка 1 (НС 1) в нечетната гърловина страна Горна Оряховица по II-ра главна жп линия София - Варна - до начало стрелка 1 (НС 1) в нечетната гърловина на гара Медковец, страна Брусарци по VII-ма главна жп линия Мездра – Видин;

◆Реконструкция и модернизация на гара Мездра.

◆Връзка на VII-ма главна жп линия Мездра – Видин с II-ра главна жп линия София - Варна (начало стрелка 1 (НС 1) на гара Мездра - Юг) без влизане в гара Мездра за преминаващите транзитни влакове по направлението София – Видин.

Инвестиционното предложение за „Модернизация на железопътен участък Мездра – Медковец“ е част от обект „Модернизация на железопътната линия Видин - София“, който е обявен за обект с национално значение с Решение № 509 от 8 юли 2011 г. на Министерски съвет на Република България. „Железопътната линия Видин - София“, е разделена на три отделни участъка: Участък № I: Видин - Медковец, Участък № II: Медковец - Руска Бела и Участък № III: Руска Бела – Столник и пресича територията на северозападната част на България с генерална посока северозапад – югоизток. Границите на железопътната линия в участъка Видин – София, който е предмет на проекта за модернизация, са от Товарна гара Видин до гара Столник включително. За инвестиционно предложение за „Модернизация на железопътна линия Видин – София“ е проведена процедура по глава шеста от ЗООС, приключила с Решение по ОВОС № 1-1/2012 г. на министъра на околната среда и водите, с което се одобрява осъществяването на ИП. В Техническият проект са предложени промени в трасето на идейния проект (което идейно трасе съвпада с одобреното с Решение по ОВОС № 1-1/2012 г.). Промените са свързани с изместване на трасето, с цел да не се засяга съществуващото депо за битови отпадъци на общини Враца и Мездра, отдалечаване на трасето от местност „Чапleshка могила“, НТП Природна забележителност и отдалечаване от складове за взривоопасни вещества.

Проектът за „Модернизация на железопътна линия Видин –София: железопътен участък „Мездра-Медковец“ е част от Плана за действие за изпълнение на Националната програма за развитие България 2030. ИП за „Модернизация на железопътна линия Видин – София: железопътен участък Видин – Медковец“ и „Модернизация на жп участъци Медковец-Руска Бела и Руска Бела-Столник“ са включени в Интегрирана транспортна Стратегия в периода до 2030 г. на Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията и по смисъла на § 1, т. 76 от допълнителните разпоредби на ЗООС са обекти със стратегическа важност.

Инвестиционният проект обхваща жп трасе от км 0+975, края на 1-ви главен приемно отправен коловоз (ПОК) - Път 3 на гара Мездра, до км 84+925 (начало на проект „Железопътен участък „Видин – Медковец“) с дължина на железния път 83.950 км и Реконструкция и модернизация на гара Мездра (километриране по II-ра главна жп линия София – Варна: по Път 1 от км 86+940.67 до км 89+154.09 и по Път 2 от км 86+948.69 до км 89+255.29).

Общата дължина на железния път е 86.265 км, съгласно разработения технически проект за участък Мездра – Медковец.

Инвестиционното предложение за „Модернизация на железопътен участък Мездра – Медковец“, Технически проект 2021 - 2023 г., в своята цялост обхваща следните участъци:

- Участък № 1: Гара Мездра. Реконструкция и модернизация по Път 1 от км 86+940.67 до км 89+154.09 и по Път 2 от км 86+948.69 до км 89+255.29 (километриране по II-ра главна жп линия София – Варна);

- Участък № 2: Междугарие Мездра – Руска Бела: от км 0+975 до км 4+625;
- Участък № 3: Гара Руска Бела: от км 4+625 до км 6+575;
- Участък № 4: Междугарие Руска Бела - Враца: от км 6+575 до км 14+325;
- Участък № 5: Гара Враца: от км 14+325 до км 16+000;
- Участък № 6: Междугарие Враца – Бели извор: от км 16+000 до км 26+600;
- Участък № 7: Гара Бели извор: от км 26+600 до км 28+325;
- Участък № 8: Междугарие Бели извор – Криводол: от км 28+325 до км 37+150;
- Участък № 9: Гара Криводол: от км 37+150 до км 38+650;
- Участък № 10: Междугарие Криводол – Стубел: от км 38+650 до км 47+600;
- Участък № 11: Гара Стубел: от км 47+600 до км 48+950;
- Участък № 12: Междугарие Стубел – Монтана: от км 48+950 до км 59+500;
- Участък № 13: Гара Монтана: от км 59+500 до км 61+150;
- Участък № 14: Междугарие Монтана – Вирове: от км 61+150 до км 71+525;
- Участък № 15: Гара Вирове: от км 71+525 до км 72+950;
- Участък № 16: Междугарие Вирове – Медковец: от км 72+950 до км 83+100;
- Участък № 17: Гара Медковец: от км 83+100 до км 84+925.

Предмет на процедурата по ОВОС е проектното решение, разработено във фаза Технически проект за обект: „Модернизация на железопътен участък Мездра – Медковец“, което включва изграждане на пътни връзки, пресичания на съществуващи републикански, общински и селскостопански пътища. Изграждане на пътни отсечки, осигуряващи връзката с новопроектираните жп гари и спирки, път обслужващ приемно здание към новите гари. Проектирани са нови пътни участъци от селскостопански пътища и рехабилитация на съществуващи кръстовища, включително и разширение. Дейностите попадат в обхвата на новата жп линия. За някои от пътните участъци се предвижда промяна на геометрията в план и профил и разширение.

Строителните дейности се планират да се извършват на участъци, като отделните участъци могат да се изпълняват едновременно и независимо един от друг.

#### **Участък № 1: Гара Мездра:**

С проекта се предвижда реконструкция и модернизация по Път 1 от км 86+940.78 до км 89+154.07 и по Път 2 от км 86+948.69 до км 89+255.29 (километриране по II-ра главна жп линия София – Варна), цялостна реконструкция на гара Мездра, с проектна скорост от 80 км/ч по главните приемно-отправни коловози.

Проектът предвижда общо тринадесет новопроектирани коловози - девет електрифицирани коловоза, от които осем приемно-отправни (ПО) и един проходен, както следва: 1-ви главен ПОК по направление Видин, 2-ри главен ПОК (Път 2 по направление София – Горна Оряховица - без излаз на перон), 3-ти главен ПОК (Път 1 по направление София – Горна Оряховица), 4-ти приемно-отправен коловоз, 5-ти приемно-отправен коловоз; 6-ти приемно-отправен коловоз, 7-ми приемно-отправен коловоз, 8-ми приемно-отправен коловоз, 9-ти проходен коловоз, 10-ти кантарен коловоз, 11-ти глух коловоз - нов технически пункт, 12-ти глух коловоз – нов технически пункт, 13-ти глух коловоз - нов технически пункт, както и четири изтеглителни/предпазни/рампени коловози - 1-ви глух (изтеглителен) коловоз, 2-ри глух (предпазен) коловоз, 3-ти глух (рампен) коловоз, 4-ти глух (предпазен) коловоз. Предвидени са и три нови перона: 1-ви главен перон; 2-ри двустранен перон и 3-ти двустранен перон.

Достъпът на пътниците от приемно здание до 2-ри и 3-ти перон ще се осигури чрез пешеходен подлез или пешеходен надлез. Приоритетно се разглежда вариантът с пешеходен подлез, като определящ фактор за избора му ще е възможността за неговото отводняване. Ако се наложи изграждане на пешеходен надлез, е предложено той да бъде след приемното здание. Пешеходният подлез/надлез ще бъде съоръжен с асансьори, с които ще се осигурява достъп на лица с намалена подвижност.

В гарата са предвидени следните изкуствени съоръжения:

- Пешеходен подлез на км 87+905;
- Мостове: реконструкция на съществуващ жп мост на км 87+257.84; реконструкция на съществуващ жп мост на км 88+688.92; реконструкция на съществуващ жп мост на км 88+687.

**Участък № 2: Междугарие Мездра – Руска Бела - от км 0+975 до км 4+625:**

Проектна скорост в този участък е 80/100 км/ч. След проектна гара Мездра новата жп ос следва съществуващата ос до км 2+650, т. к. изцяло попада в урбанизирана територия, в която са изградени изкуствени съоръжения като: жп мостове, пътни надлези, пешеходни подлези, водостоци, прокари и съществуващи подпорни стени. Трасето преминава над съществуващ пешеходен подлез на км 1+152.38. На км 1+352,89 е проектиран нов жп мост, който ще замени съществуващият. На км 1+499,52 жп линията преминава под съществуващ пътен надлез.

Около км 1+750 проектният коловоз от гара Мездра се сближава с коловоз, който идва от съществуваща гара Мездра-Юг. Коловозът от Мездра-Юг попада в обхвата на настоящия проект от км 1+743,96 (км по коловоз Мездра-Юг), от където с проекта се разглеждат две еднопътни жп линии. Във връзка с проект за „Модернизация на участък от път I-1 (E-79) „Мездра – Ботевград“ лот 2: от км 161+367 до км 174+800 с подобект: Пътен възел „Мездра“. надлез над жп линия при пътна връзка за Мездра, от възложителя е съгласуван проект за изграждане на тунелно съоръжение за коловоза по направление Мездра-Юг, над който ще премине Път I-1(E-79). От км 1+750 до км 2+000 двата коловоза преминават през траншеен изкоп укрепен със съществуващи подпорни стени. На км 1+877,27 съществуващият пътен надлез преминава над траншейния изкоп.

На км 2+448,15 е предвидена реконструкция на съществуващ прокар. На км 2+556,30 съществуващият жп мост над река Моравица се заменя с нов. След жп моста двата проектни коловоза следват съществуващото жп трасе, като при км 2+700 се отделят в северозападна посока, след което напускат урбанизираната територия на град Мездра. Проектната скорост от началото на междугарието до км 2+600 е 80 км/ч, след което скоростта до края на междугарието е 100 км/ч.

В междугарието са предвидени следните изкуствени съоръжения:

Водостоци: съществуващи водостоци заменени с нови на км 1+424,12 и на км 1+570,73; на км 4+100 стоманен водосток.

- ЖП мостове: съществуващ жп мост (реконструкция или нов) км 1+352.89; съществуващ жп мост (заменя се с нов) км 2+556.30; нов жп мост км 4+460.90;
- Прокар на км 2+448,15;
- Пътен надлез: км 1+499.52 съществуващ асфалтов републикански път III-103; км 1+877.27 съществуващ асфалтов общински път.

**Участък № 3: Гара Руска Бела - от км 4+625 до км 6+575:**

Предвижда се изграждане на нова възлова жп гара „Руска Бела“. В гарата се включват съществуващите направления от гарите Мездра и Мездра-Юг, като също дава възможност и за включване на двойната жп линия Столник – Руска Бела.

На жп гара „Руска бела“ са предвидени шест електрифицирани приемно-отправни коловоза, както и седем предпазни и рампени коловози. Проектна скорост по 4-ти главен коловоз – 160 км/ч.

На 5-ти глух (рампен) коловоз е проектирана товаро-разтоварна рампа. След рампата е предвидено ниско разтоварище. Достъпът до рампата и разтоварището е осигурен чрез служебен път с трайна настилка. Пътят е проектиран от южната страна на гарата, успоредно на 6-ти коловоз на разстояние от около 12 м. Служебният път се включва в общински асфалтов път в близост до жп моста на км 4+460.

Новата гара „Руска Бела“ е проектирана почти изцяло в изкоп с височина от 0 м до 19 м. С цел запазване на няколко урбанизирани имота е проектирана подпорна стена от км 5+722

до км 6+551 разположена на север от гарата. Съществуващият общински асфалтов път (стар път Мездра – Враца) се измества в участък с обща дължина около 3 км.

Автомобилният достъп до гарата е осигурен чрез нов асфалтов път, завършващ с паркинг в близост до приемното здание.

В гарата са предвидени следните изкуствени съоръжения: водостоци на км 5+435.00; км 5+750.00; км 5+956.00; км 6+093.00 и км 6+572.

#### **Участък № 4: Междугарие Руска Бела – Враца, от км 6+575 до км 14+325:**

Проектната скорост в този участък е 160 км/ч. След проектна гара „Руска Бела“ след дясна хоризонтална крива, трасето продължава в северозападна посока. Съществуващият общински път Мездра – Враца се измества в участък от около 2 км, като пресича новото жп трасе на км 7+809.94 чрез нов пътен надлез. На км 7+953.75 проектната жп ос пресича съществуващата двупътна жп линия Руска Бела – Враца, следва права с дължина 109.86 м, след което продължава с лява хоризонтална крива с дължина на преходните криви 224 м. Пресича отново на два пъти съществуващата двупътна жп линия на км 8+912,74 и на км 9+864.95.

На км 10+003,07 е проектиран нов жп мост с дължина 100 м поради косото пресичане на река Дърводелска река. При км 10+800 проектната ос се сближава до съществуващата жп линия на около 7.50 м, като на същия километър северно от жп трасето е разположено съществуващото депо за отпадъци на гр. Враца. Депото не се засяга, като проектната жп линия отстои от най-близката ограда на разстояние от 41 м. На км 12+183.15 проектното трасе минава под съществуващия пътен надлез на републикански път Е79, като не засяга съоръжението. Проектната ос продължава в права следвайки съществуващата двупътна жп линия, като отстои от дясно на Път 1 на около 50-80 см. Постига се междуколовозно разстояние между съществуващ Път 2 и проектна жп ос от 4,70 м до 5,20 м, което ще позволи непрекъснатост на влаковото движение по време на строителството. На км 14+325 е края на междугарието Руска Бела - Враца, след което следва нова жп гара Враца. Всички пресичания на проектната жп линия със съществуващата са реализирани на едно ниво, с цел изготвяне на подходяща организация на строителството, като във всички пресечни точки е възможно етапно прехвърляне на влаковото движение. В участъците, в които проектната жп линия е в непосредствена близост до съществуващата, проектният надлъжен наклон е съобразен със съществуващия, като се осигурява непрекъснатост на влаковото движение по време на строителство.

В междугарието са предвидени следните изкуствени съоръжения:

- Водостоци на км 8+025.00; км 8+652; км 9+750; км 10+200; км 10+269; км 11+025; км 11+214; км 12+732; км 13+150; км 13+531 и км 14+081.
- Нов жп мост на км 10+003.07;
- Пътен надлез на км 7+809.94 (общински път).

#### **Участък № 5: Гара Враца - от км 14+325 до км 16+000:**

Предвижда се цялостна реконструкция на жп гара Враца, като проектна скорост по главния коловоз ще бъде 120 км/ч. Гарата е I-ва категория, проектирана в лява хоризонтална крива. Проектната схема на коловозното развитие на гара Враца е за еднопътна жп линия. Схемата е съобразена за бъдещо удвояване на жп линията.

Предвидени са седем електрифицирани приемно-отправни коловоза и общо седем (изтеглителни/предпазни/рампени) коловози. Запазва се двуетажна масивна сграда, както и сградата, в която се помещава работилницата на XVIII жп секция.

В двата края на всеки перон са проектирани рампи за достъп на служебен персонал до гаровата площадката.

Достъпът на пътниците от приемно здание и предгаровия площад до 2-ри и 3-ти перони ще се осигури чрез реконструкция на съществуващия пешеходен подлез на км 15+674,46. На подлеза ще се изгради стълбищна площадка за 2-ри и 3-ти перон, както и асансьори за достъпа на лица с намалена подвижност. Предвижда се реконструкция на съществуващото приемно

здание. От запад на съществуващото приемно здание е проектиран служебен път, който продължава до км 16+025. Пътят може да се използва и за пожарни автомобили при необходимост, като в края му е проектирано обръщало с подходящи размери.

Освен пешеходния подлез се запазва и съществуващ общински пешеходен подлез. В гарата са предвидени следните изкуствени съоръжения: Пешеходен подлез на км 15+674.46 и водосток на км 14+729.06.

#### **Участък № 6: Междугарие Враца – Бели извор, от км 16+000 до км 26+600:**

След гара Враца следва дясна хоризонтална крива с дължина 65 м, като проектната скорост в кривата е 80 км/ч, като в останалата част предвидената скорост е 160 км/ч. Причината за по-ниската скорост, е че трасето преминава през урбанизираната територия на гр. Враца (от км 16+000 до км 20+250), в която са изградени булеварди, улици, пътни надлези и др. На км 16+087.29 проектната ос преминава по съществуващия жп мост, чрез който премества бул. „Мито Орозов“. Съществуващият жп мост се разрушава и на негово място се изгражда нов жп мост за двупътна жп линия.

В участъка от км 16+936,64 до км 17+589,59 са проектирани две паралелни отмествания на трасето с цел преминаване под двата съществуващи пътни надлеза съответно на км 17+229,81 и км 17+301,76.

В първите 1.2 км, след гара Враца, са предвидени следните четири изкуствени съоръжения, служещи за пресичане на железопътната инфраструктура:

- на км 16+152 – пешеходен подлез;
- на км 16+418 – пешеходен надлез;
- на км 16+867 – пешеходен надлез;
- на км 17+225 – пешеходен подлез.

На перона е предвиден навес, достъпът до перона е осигурен чрез стълбище и рампа.

На км 18+965,37 проектната ос пресича съществуващата жп линия като преминава отляво на нея, на км 20+250 напуска урбанизираната територия на града, като продължава в северозападна посока. Съществуващият жп прелез в квартал Кулата се закрива, като в близост до прелеза е проектиран нов пешеходен надлез на км 19+565. За осигуряване на пътна връзка за автомобилно движение между жилищната част на квартал Кулата (отдясно на жп линията) и индустриалната складова зона (отляво на жп линията), се предвижда изграждане на свързваща улица, която пресича проектната жп линия чрез пътен надлез на км 20+344,56.

На км 21+025,02 жп линията пресича съществуващ републикански път Е79 (обход град Враца). За целта е направена реконструкция на републиканския път, чрез която пътя преминава над жп линията чрез пътен надлез.

Трасето минава от изток на село Бели Извор, след което се включва в проектната права на гара Бели Извор, пресича на три пъти река Въртешница (Лева) чрез следните нови жп мостове:

- жп мост на км 23+981,49;
- жп мост на км 25+661;
- жп мост на км 26+551,62.

В урбанизираната територия на град Враца, съгласно проекта по част „Акустична за шумозащитни екрани“, са предвидени шумозащитни екрани от двете страни на жп линията.

В междугарието са предвидени следните изкуствени съоръжения:

- Тръбни водостоци на: км 20+604.79; км 21+555.76; км 22+546.45; км 23+275.00; км 24+075.00; км 24+313.00; км 24+695; км 26+250.
- ЖП мостове: съществуващ мост (изгражда се нов) км 16+087.29; нов жп мост км 23+981.49; нов жп мост км 25+661, нов жп мост км 26+551.62.
- Пътни и пешеходни надлези: км 16+418; км 16+867; км 17+229.81, съществуващ асфалтов път III-101; км 17+301.76, съществуващ асфалтов път III-101; нов пешеходен надлез на км 19+565; нов пътен надлез на км 20+344,56; км 21+025.29, съществуващ асфалтов път Е79.

- Пешеходни подлези: на км 16+152 и км 17+225.
- Селскостопански подлез: на км 25+562

#### **Участък № 7: Гара Бели извор - от км 26+600 до км 28+325:**

На гара Бели извор се предвижда цялостна реконструкция с коловозно развитие за еднопътна жп линия с проектна скорост по главния коловоз 160 км/ч, съобразявайки с бъдещо по-лесно надграждане на гарата за двупътна жп линия.

Планирани са четири електрифицирани приемно-отправни коловоза и шест изтеглителни и предпазни коловози. Достъпът на пътниците от приемно здание до 2-ри перон е осигурен чрез нов пешеходен надлез на км 27+032.00. Пешеходният надлез е съоръжен с асансьори. На км 26+990.40 се намира съществуващият пешеходен подлез, чрез който се осъществява връзка на „Холсим България“ АД със село Бели Извор. Същият подлез се запазва.

На 4-ти глух (рампен) коловоз е проектирано ниско разтоварище. След разтоварището е предвидена и товаро-разтоварна рампа.

Проектните коловози на гара Бели Извор напускат съществуващия имот на НКЖИ, като пресичат съществуващия общински път VRC1030. Общинският път се измества успоредно на гарата, като е разположен от западната ѝ страна.

Приемно-предавателната площадка (ППП) на „Холсим България“ АД (циментовия завод в с. Бели Извор) не се засяга, като във връзка с новата схема на гара Бели Извор е проектиран 6-ти глух (изтеглителен) коловоз, чрез който се обезпечава маневрената дейност на площадката.

Проектът предвижда изграждане на ново приемно здание разположено между съществуващите пешеходен подлез и старото приемно здание. Проектиран е нов автомобилен паркинг пред новото приемно здание.

В гарата са предвидени следните изкуствени съоръжения:

- Тръбни водостоци: км 26+625; км 27+756 и 27+850.54
- Пътен надлез на км 26+625,27 (съществуващ, който се запазва);
- Пешеходен надлез на км 27+032.

#### **Участък № 8: Междугарие Бели извор – Криводол, от км 28+325 до км 37+150:**

След гара Бели Извор трасето продължава в посока север-североизток. Новото жп трасе е проектирано отляво на съществуващото. Проектна скорост в участъка Междугарие Бели извор – Криводол е 160 км/ч. Съществуващият общински асфалтов път между село Бели Извор и село Власатица е реконструиран и изместен от приблизително жп км 27+450 до жп км 29+375, съобразен е с проектното решение на новата жп линия. На км 28+467,68 е проектиран пътен подлез, чрез който отклонение от общинският път пресича жп линията, като така се обезпечава достъпът до предприятие за обработка на скални материали. Общинският път остава отляво на проектната жп линия на разстояние от 25 м до 50 м. На км 29+301,80 общинският асфалтов път пресича проектната жп линия чрез пътен подлез, след което пресича съществуващия коловоз на „Холсим България“ АД в зоната на съществуващия жп прелез.

След реализация на проекта съществуващият коловоз е предвиден да бъде демонтиран, като четирите броя съществуващи жп прелези в участъка да продължават да обслужват коловоза на предприятието на „Холсим България“ АД.

В урбанизираната територия на село Власатица се засягат 4 бр. имоти, от които само 2 бр. са с построени къщи. В сравнение с проектното решение на идейния проект от 2015 г., при който засегнатите имоти са около 15 бр., от които с построени къщи са 3 бр.

От км 29+675 до км 29+883 е проектирана подпорна стена подпираща насип на жп линията. В територията на село Власатица, строителните дейности частично ще засегнат съществуващ коловоз на възложителя. За да се осигури непрекъснатост на влаковото движение е проектирана етапна връзка, чрез която влаковото движение преминава по коловоза на „Холсим България“ АД.

На км 29+850 е проектирана нова жп спирка Власатица. За предпазване на пътниците от неблагоприятни метеорологични условия, на перона е предвиден навес. Достъпът до перона е осигурен чрез стълбище и асансьор. Стълбището осигурява директна връзка от новопроектирания автомобилен паркинг до пътническия перон. Асансьорът е ситуиран на западното крило на устоя на жп моста, след перона, като чрез асансьора се преодолява денивелацията от около 8 м и се осигурява достъпът на лица с намалена подвижност.

След края на перона е предвиден нов жп мост на км 30+054.40 с дължина 325 м. Мостът минава над съществуващата улица, без да нарушава вертикалния ѝ габарит. Във връзка със строителните дейности на жп моста и изграждането на паркинга обслужващ жп спирката, е изготвен проект за реконструкция на улицата в засегнатата зона. Съществуващият жп прелез в село Власатица се запазва, като след реализацията на проекта, жп прелезът ще обслужва само коловоза на „Холсим България“ АД.

В село Власатица са предвидени шумозащитни екрани. След напускане на урбанизираната територия на село Власатица, новото жп трасе остава отляво на съществуващата жп линия на разстояние от 50 м до 100 м. Преминава в близост до гробищен парк без да го засяга, като на км 31+150 е проектиран селскостопански подлез, с който се осигурява пресичане на проектното жп трасе.

На км 32+000 проектната жп ос се сближава със съществуващата жп линия, като минималното междуколхозно разстояние е 8,57 м. Проектната жп линия продължава да следва съществуващата VII-ма жп линия. На км 34+744,20 проектното трасе пресича съществуващото, като преминава отдясно на него. Продължава в посока север-северозапад, като на км 35+845,16 е проектирана лява хоризонтална крива и надвишение на външната релса. След това трасето се включва в права линия, на км 37+150 е края на междугарието Бели Извор - Криводол, след което следва нова жп гара Криводол.

В междугарието са предвидени следните изкуствени съоръжения:

- Водостоци: тръбен водосток на км 28+350.00; тръбен водосток на км 28+625.00; тръбен водосток на км 29+061.00; тръбен водосток на км 29+375.00; тръбен водосток на км 29+815.00; тръбен водосток на км 30+875.00; прокар 4 м/3 м на км 31+362.00; тръбен водосток на км 31+936.00; тръбен водосток на км 33+650.00; тръбен водосток на км 34+322.00; тръбен водосток на км 35+388.00; тръбен водосток на км 36+257.00; тръбен водосток на км 36+975.00;
- ЖП мостове: нов жп мост на км 30+054;
- Пътни надлези: на км 34+050.00, селскостопански;
- Пътни подлези: на км 28+467.68, общински; на км 29+301 и на км 31+150.00, селскостопански.

#### **Участък № 9: Гара Криводол - от км 37+150 до км 38+650:**

За гара Криводол се предлага цялостна реконструкция, като се постига проектна скорост по главните коловози от 160 км/ч. Предвижда се проектна схема на гара Криводол за еднопътна жп линия, съобразена с решението за двупътната жп линия, което позволява в бъдеще време лесно надграждане на гарата за двупътна жп линия.

На гара Криводол се предвиждат четири електрифицирани приемно-отправни коловоза и осем изтеглителни, предпазни и рампени коловози.

Достъпът на пътниците от приемно здание до 2-ри перони е осигурен чрез нов пешеходен надлез на км 37+894,65, снабден с асансьори. На км 37+951,81 е разположен съществуващият пешеходен подлез, който ще се запази, т. к. служи за преминаване от двете страни на жп гарата. Съществуващият жп прелез се закрива, проектиран е нов пътен надлез на км 37+410.84.

Проектирано е ново приемно здание на мястото на съществуващото.

В гарата са предвидени следните изкуствени съоръжения:

- Пътен надлез на км 37+894.
- Реконструкция на пешеходен подлез на км 37+951,80.



**Участък № 10: Междугарие Криводол – Стубел, от км 38+650 до км 47+600:**

Проектна скорост в този участък е 160 км/ч. На км 39+411,55 е проектиран жп мост с дължина 60 м, чрез който се пресича река Ботуня. От жп моста до км 41+500 жп линията е проектирана в насип. При км 44+000 проектната жп линия минава южно от с. Уровене. На км 44+057,02 проектното трасе пресича газопровод собственост на „Булгартрансгаз“ ЕАД, като за газопровода е изготвен проект за пресичане с жп линията. Следва дясна хоризонтална крива, в която са проектирани три жп моста: на км 44+205 с дължина 60 м, на км 44+730 с дължина 308 м и на км 45+134,50 с дължина 215 м.

От км 45+500 до км 46+015 (начало тунел № 1) жп линията е проектирана в изкоп. Вляво на жп линията е проектиран служебен път за достъп до входния портал на тунела.

От км 45+800 до км 46+025 е изместена водосливната линия на засегнатото сухо дере. За целта е проектиран облицовъчен открит канал, който ще проведе дъждовните води покрай изкопа на жп линията, като канала остава вдясно от изкопа.

На км 46+015 е проектиран портал на тунел с дължина 630 м. Жп оста пресича няколко дерета посредством водостоци, след което тангира в правата, на която е разположена нова жп гара Стубел. На км 47+600 е края на междугарието Криводол - Стубел, след което следва нова жп гара Стубел.

В междугарието са предвидени следните изкуствени съоръжения:

- Тръбни водостоци на: км 38+799.00; км 40+645.12; км 41+125.00; км 42+000.00; км 42+870.00; км 43+666.00; км 46+700.00; км 46+875.00; км 46+975.00; км 47+162.00;
- Нови жп мостове на: км 39+411.55; км 44+205; км 44+730; км 45+134.50;
- Селскостопански пътен надлез на км 43+475;
- Селскостопански пътен подлез на км 41+100;
- Тунел № 1, входен портал на км 46+015, изходен портал на км 46+645.

**Участък № 11: Гара Стубел, от км 47+600 до км 48+950:**

Предвижда се проектна схема на гара Стубел с еднопътна жп линия, съобразена с решение за двупътната жп линия, позволяващо в бъдеще време лесно надграждане на гарата до двупътна жп линия. При гара Стубел се предвижда изграждане на нова разменна гара за скорост по главния коловоз от 160 км/ч. Гарата е проектирана в права с приемно здание на км 48+302.

Предвидени са три електрифицирани приемно-отправни коловоза и пет изтеглителни/предпазни коловози. Достъпът на пътниците от приемно здание до 2-ри перони е осигурен чрез нов пешеходен надлез на км 48+279.00, съоръжен с асансьори. Автомобилният достъп от село Стубел до гарата е осигурен чрез нов асфалтов път. Проектиран е паркинг за автомобили, както и асфалтов път от паркинга до разтоварището.

На км 47+600 новопроектиран селскостопански път пресича жп линията чрез селскостопански подлез.

В гарата са предвидени следните изкуствени съоръжения: водостоци: прокар на км 47+675 и пешеходен надлез на км 48+279.00.

**Участък № 12: Междугарие Стубел – Монтана, от км 48+950 до км 59+500:**

Проектна скорост в този участък е 160 км/ч. На км 49+423.41 жп линията пресича съществуваща въздушна линия (ВЛ) 400 kV „Чирен-Вършец“ без да се налага реконструкция.

Предвиден е нов жп мост на км 50+177,83. На км 52+940,50 трасето пресича река Шугавица с жп мост с дължина 60 м. При км 53+600 жп трасето сближава републикански път Е79. Проектната жп линия преминава покрай с. Крапчене от югозапад. На км 54+270,78 е предвиден нов жп мост, чрез който се преминава над пътната инфраструктура (републикански път II-13).

На км 54+585 е проектирана нова жп спирка Крапчене. Отдясно на жп линията е проектиран пътнически перон. От с. Крапчене до спирката е проектиран нов асфалтов път с

паркинг. След спирка Крапчене следва дясна хоризонтална крива, която насочва проектната жп линия към долината на река Шугавица.

На км 55+818,58 е предвиден нов жп мост, като след него е проектиран входният портал на Тунел № 2 с дължина 420 м. Първата половина на тунела попада в дясна хоризонтална крива с радиус 1500 м, а втората половина – в преходната крива. В близост до входния портал, намиращ се на км 56+025, вляво на коловоза е проектирана площадка.

На км 56+445 е изходният портал на тунела, с проектирана площадка отдясно на коловоза. До площадките са предвидени служебни пътища за достъпа на служебни автомобили до порталите на тунел № 2. След изходния портал на тунела жп трасето минава между река Шугавица и съществуващото депо за отпадъци на гр. Монтана. За да не се засегне имота на депото, е проектирана подпорна стена. Следва жп мост на км 56+997,35.

В участъка от км 55+800 до км 57+300 жп линията се сближава и/или пресича съществуващ преносен газопровод собственост на „Булгартрансгаз“ ЕАД. Газопроводът е изместен, за да се осигурят нормативните отстояния между двете инфраструктури.

От км 57+100 до края на междугарието следва участък с дължина от 2 400, в който жп линията попада в траншеен изкоп. Траншеята е разделена на две от пресичащата я долина, която се преодолява с жп мост на км 57+616,02.

Трасето продължава в северозападна посока, като минава покрай село Николово от югозапад-запад. Пресича асфалтовия път за селото на км 58+615,22, където е проектиран нов пътен надлез.

От км 59+125 до км 59+365 е изместена водосливната линия на пресичащото сухо дере. За целта е проектиран облицовъчен открит канал за провеждане на дъждовните води покрай изкопа на жп линията. На км 59+500 е края на междугарието Стубел - Монтана, след което следва нова жп гара Монтана.

В междугарието Стубел – Монтана са предвидени следните изкуствени съоръжения:

- Тръбни водостоци на: км 49+830.00; км 50+500.00; км 51+214.75; км 53+443.39; км 54+600; км 55+500.00; км 56+560.00; км 56+745.00; км 57+605; км 59+475.31; км 59+487.00.
- Нови жп мостове на: км 50+177.83; км 52+940.00; км 54+270.78; км 55+818.56; км 56+997.35;
- Пътни надлези: на км 49+300.00 - селскостопански; на км 51+700,00 - селскостопански; на км 58+615.22 - общински асфалтов път;
- Тунел № 2, входен портал на км 56+025, изходен портал на км 56+445.

### ***Участък № 13: Гара Монтана - от км 59+500 до км 61+150:***

Проектното решение на гара Монтана предвижда изграждане на нова възлова гара за скорост по главния коловоз от 160 км/ч, за еднопътна жп линия, с решение позволяващо в бъдеще време лесно надграждане на гарата за двупътна жп линия.

На гарата са предвидени пет електрифицирани приемно-отправни коловоза и осем изтеглителни и предпазни коловози.

Достъпът до сградата на дежурния пункт се осигурява от новия асфалтов път, който осигурява достъп и до приемното здание на гарата. Асфалтовият път е с дължина от около 1,8 км и се включва в съществуващия асфалтов път за село Николово.

Достъпът на пътниците от приемно здание до 2-ри и 3-ти перони е осигурен чрез новия пешеходен подлез на км 60+184,00, който е съоръжен с асансьори.

На км 59+500 е проектиран селскостопански подлез, чрез който се осигурява връзка до разтоварището и рампата на жп гарата, както и до имотите разположени от двете страни на гарата. Новата жп гара Монтана пресича река Огоста чрез жп мост на км 60+525,49. На км 61+075 е проектиран селскостопански подлез, чрез който се осигурява пресичане на гарата на две нива.

В гарата са предвидени следните изкуствени съоръжения: Нов жп мост на км 60+525.49; селскостопански подлез на км 59+500; км 60+629.39; км 61+075.00 и пешеходен подлез на км 60+140.

**Участък № 14: Междугарие Монтана – Вирове, от км 61+150 до км 71+525:**

Проектна скорост в междугарие Монтана – Вирове е 160 км/ч. След новата жп гара Монтана е проектирана дясна хоризонтална крива, след която трасето продължава в северна посока. На км 61+556,46 проектната ос пресича съществуващата жп линия Монтана – Бойчиновци, която се предвижда да бъде демонтирана. Движението на влаковете по направление от Бойчиновци до Берковица и обратно ще се осъществява с преминаване през нова гара Монтана. На км 62+632,06 проектната жп линия пресича съществуващ републикански път III-816, който се предвижда да бъде изместван, пресичайки проектната жп линия на км 62+736,75 чрез пътен надлез. На км 63+992,78 проектната жп линия пресича съществуващ републикански път II-81, като е предвиден нов жп мост.

На км 65+113,08 е проектиран жп мост, чрез който се преодолява местността „Луков дол“. Трасето продължава в посока север-северозапад, като до км 69+000 преминава през земеделски имоти. Следва пресичане на горски масив, в края на който е проектиран жп мост на км 69+811,73. На км 71+525 завършва междугарието и трасето навлиза в нова гара Вирове.

В междугарието са предвидени следните изкуствени съоръжения:

- Тръбни водостоци: км 62+175.00; км 63+372.20; км 65+650.00; км 66+500.00; км 66+804.00; км 67+025.00; км 67+304.75; км 68+111.93; км 71+143.00; км 71+350.00; км 71+500.00;
- Нови жп мостове: км 63+992.78, км 65+113.08, км 69+811.73, км 70+712.48;
- Пътен надлез на км 62+736.75, съществуващ асфалтов път III-816; Селскостопански надлез км 68+000; Селскостопански надлез км 68+825; Селскостопански надлез на км 71+435;
- Пътен подлез на км 65+764, общински асфалтов път.

**Участък № 15: Гара Вирове, от км 71+525 до км 72+950:**

Предвижда се изграждане на нова жп гара Вирове с проектна скорост по главния коловоз от 160 км/ч, с коловозно развитие за еднопътна жп линия. Схемата е съобразена с възможност за лесно надграждане на гарата за двупътна жп линия. Гарата е разположена извън урбанизираната територия на село Вирове. Предвижда се изграждане на нова разменна жп гара на км 72+229. В този участък на гарата се предвиждат три електрифицирани приемно-отправни коловоза и четири изтеглителни и предпазни коловози. Достъпът на пътниците от приемно здание до 2-ри перон е осигурен чрез нов пешеходен подлез на км 72+196.75, снабден с асансьори. Автомобилният достъп до приемно здание на гарата е осигурен чрез нов асфалтов път. Проектиран е паркинг за автомобили, както и асфалтов път от паркинга до разтоварището.

На км 72+915,54 е проектиран жп мост за двупътна жп линия, чрез който гаровите коловози пресичат на различно ниво съществуващия асфалтов път за село Безденица.

В гарата са предвидени следните изкуствени съоръжения: тръбен водосток на км 72+375.00, жп мост на км 72+915,54 и пешеходен подлез на км 72+196.75.

**Участък № 16: Междугарие Вирове – Медковец, от км 72+950 до км 83+100:**

След новата жп гара Вирове проектната жп ос продължава в права в посока север-североизток, като на км 73+393,50 пресича ВЛ 110 kV „Огоста - Златия“. Проектна скорост в участъка е 160 км/ч. На км 73+450 жп трасето се пресича от новопроектирания селскостопански път чрез селскостопански надлез. Проектиран е жп мост, чрез който проектното трасе преминава над съществуващата жп линия, която е пресечена на км 74+169,27.

На км 75+000 е проектиран селскостопански надлез, чрез който се осигурява пресичането на селскостопанския път с жп линията. На км 76+389,38 проектната жп линия

пресича съществуващ водопровод, който се реконструира в зоната на пресичане. От км 76+465 до км 76+900 съществуващото дърво се реконструира и измества, като е проектиран нов открит канал, който е разположен успоредно на проектния насип на жп линията.

На км 76+831,40 новата жп линия пресича съществуващата. Този участък е подходящ за проектиране на етапна връзка между проектна и съществуваща жп ос, с осигурена възможност за обособяване на отделни лотове за строителство и/или гъвкавост при изготвяне на линейния график за строителство. Жп линията преминава с нов жп мост на км 77+235 над река Цибрица.

На км 77+659,89 започва лява хоризонтална крива, след която трасето се насочва в северозападна посока, преминавайки на около 1 км западно от съществуваща спирка Долно Церовене. На км 78+400 е проектиран нов селскостопански надлез, чрез който се осигурява пресичането със селскостопанския път. Трасето пресича река Слатина на км 80+731 с жп мост. На км 80+914,55 следва пресичане на съществуващата жп линия. Проектираната нова гара Медковец продължава в следващото междугарие Медковец – Дъбова махала (участък от проекта Видин - Медковец). На км 83+100 завършва междугарието и проектното трасе навлиза в нова гара Медковец.

В междугарието са предвидени следните изкуствени съоръжения: Тръбни водостоци: на км 75+575.00, на км 76+200.00 (прокар), на км 76+725.00; на км 78+068.00; нови жп мостове: км 74+184.52, км 77+235.00, км 80+731, селскостопански пътни надлези: км 73+450; км 75+000.00; км 78+400.00; км 82+925.00.

#### **Участък № 17: Гара Медковец, от км 83+100 до км 84+925:**

Предвижда се на гара Медковец еднопътна жп линия, с възможност за лесно надграждане на гарата до схема за двупътна жп линия в бъдеще.

Направените проучвания на съществуващата гара Медковец и съгласно Общия устройствен план (ОУП) на Община Медковец е установено, че съществуващото приемно здание на гара Медковец е със статут на недвижима културна ценност. Съгласно Националния институт за недвижимо културно наследство гарата е включена в „Списък на железопътните гари на територията на Република България със статут на единични недвижими културни ценности“, а именно: т. 10. Лобно място на поп Андрей и Септемврийци, ЖП гара с. Медковец, обл. Монтана – обявено в Държавен вестник (бр. 5 от 1973 г.) като единичен исторически паметник на културата с категория „местно значение“. Поради този факт схемата на коловозното развитие на нова гара Медковец е решена така, че да не засяга съществуващото приемно здание. Новото приемно здание на гара Медковец е изместено на около 300 м в югоизточно посока от съществуващото.

Проектното решение на гара Медковец предлага цялостна реконструкция на гарата, като се постига проектна скорост по главните коловози от 160 км/ч. Гарата е възлова, проектирана в права, с ос ново приемно здание на км 83+691,00.

Коловозното развитие на гарата предлага пет електрифицирани приемно-отправни коловоза и шест глухи коловози.

Съгласно актуализирания идеен проект от 2015 г. е проектиран нов дежурен пункт за поддържане на контактната мрежа. Дежурният пункт е предвиден в зоната на входната гърловина, като са предложени два гаражни коловоза. Достъпът до сградата на дежурния пункт се осигурява по новопроектираният селскостопански път, пресичащ жп линията на км 82+925, чрез нов селскостопански надлез.

Достъпът на пътниците от приемно здание до 2-ри и 3-ти перони е осигурен чрез нов пешеходен надлез на км 83+668,00, снабден с асансьори.

На 6-ти глух коловоз е проектирано ниско разтоварище и товаро-разтоварна рампа.

Съществуващият жп прелез на км 84+652,21 се закрива, като се заменя с нов пътен надлез на км 84+648,78, чрез който съществуващият републикански път III-8105 ще пресече на второ ниво гаровите коловози.

В гарата са предвидени следните изкуствени съоръжения: касетъчен водосток на км 84+700.32, пешеходен надлез на км 83+668,00 и пътен надлез на км 84+648,78.

Във всички гореописани участъци е предвидена противохлъзгава настилка на пероните със съответния клас за тази цел.

Проектът включва общо седемнадесет участъка: осем междугария, девет жп гари, от които за цялостна реконструкция на гара Мездра; нова възлова гара Руска Бела, цялостна реконструкция на гара Враца включително съществуващото приемно здание, цялостна реконструкция на гари Бели Извор и Криводол, нова разменна гара Стубел, нова възлова гара Монтана, нова гара Вирове, нова гара Медковец (съществуващото приемно здание на гарата е със статут на недвижима културна ценност), нови жп спирки – Власатица, Крапчене.

В отделните междугария, освен новата жп линия, се предвижда изграждане на различни обекти: реконструкция на съществуващи и строителство на нови жп мостове, изграждане на тунелно съоръжение за коловоза по направление Мездра-Юг, над който ще премине Път I-1 (E-79), пътни и пешеходни надлези, пешеходни подлези, тунел № 1 (на км 46+025 се намира входния портал), тръбни водостоци.

Инвестиционното предложение включва: изграждане на системи за сигнализация и телекомуникация, канална мрежа за оптичен кабел, изграждане на нова контактна мрежа, стълбове и фундаменти, при необходимост реконструкция и модернизация на тягова подстанция Враца.

Техническите средства предназначени за оперативно управление на влаковото движение в гарите и междугарията са маршрутно – компютърни централизации (МКЦ); автоматизирана система за диспечерско управление (диспечерската централизация) (АСДУ/ДЦ).

Строителните дейности са свързани с извършване на различни видове работи: земни (изкопни-насипни за оформяне на земното легло на линията и съоръженията по трасето, както и при реконструкции на съоръжения и линейни мрежи в обхвата на жп линията, собственост на други ведомства), комплексни строителни (кофражни, армировъчни, бетонови), демонтажни и монтажни, транспортни (превоз на земни маси, строителни материали и оборудване). Източник на шум при извършването им е традиционно използваната строителна техника и специализирана механизация: багер, булдозер, валяк (различни видове – с шипове, с гуми, вибрационни, прикачени), автокран, вибратори, заваръчна машина, специализирана машина за полагане на железния път, тежкотоварни автомобили.

Обектите, които се контролират и управляват от МКЦ са стрелковите обръщателни апарати на стрелките, вагоноизхвъргачките, както и датчиците за контрол на крайното положение на стрелките; контролираните участъци от железния път в гарите и междугарията, оборудвани със средства за контрол на състоянието им (броячи на оси и други датчици на съвременен техническо ниво); светофори; кодиращите устройства на ETCS; средства за местно управление; бариерни механизми и светофари прелезни шосейни или автоматично прелезно устройство (АПУ) на прелези за нерелсов транспорт в района на действие на централизацията; сигнализация при извършване на ремонтни работи в района на гарата; интерфейси за обвързка със системите диспечерска централизация (ДЦ/СТС), автоблокировка (АБ) с или без проходни сигнали с броячи на оси и др.; фидери и др. устройства за електрозахранване на централизацията – устройства с непрекъсваемо захранване (UPS), акумулаторна батерия и др.; отопление на стрелките; осветление.

Обектите на диспечерската централизация са устройствата и системите на осигурителна техника (ОТ) в участъка и техните елементи, които регулират движението на влаковете в междугарията; устройствата и системите на ОТ в участъка и техните елементи в експлоатационните пунктове, управляващи влаковата и маневрена дейност в тях; подвижен състав, в т.ч. и специализиран самоходен.

За изграждане на жп трасето са предвидени изкопни работи с дълбочина до 16 - 17 м. Проектът предвижда изграждане на насипи с височина до 12 м.

За извършване на строително-монтажните работи при изграждането на тунелите е предвидено да се ползва взрив, в зависимост от технологията на строителството.

При строителството на инфраструктурата и съоръженията на ИП за строителната механизация ще се използва дизелово гориво. Необходимата електроенергия за заваръчни и други монтажни работи по трасето ще се осигурява от дизелови генератори, а на гарите и спирките и на основните складови бази от националната електрическа мрежа.

При експлоатацията на инфраструктурата и съоръженията на ИП ще се използва електроенергия за движение на подвижния състав, за направление на жп линията, гаровите възли, контролно-измервателните прибори, сигнализацията и другите елементи, свързани с надеждността и безопасността на технологичните процеси. Тяговата електроенергия ще се осигурява от подстанции 110/27.5 kV, захранвани от националната електропреносна мрежа.

От реализацията на ИП ще бъдат засегнати, както частни, така и общински и държавни имоти, които включват различни видове територии - земеделски, горски, транспортни, урбанизирани и водни площи.

Ще бъдат засегнати съоръжения и инженерни мрежи, собственост на други ведомства, като всички налагащи се реконструкции са съгласувани със засегнатите ведомства.

Във връзка с излизане от обхвата на съществуващите пътища се налагат отчуждения на земи. Предвидените новопроектирани пътища и връзки, и налагаща се реконструкция на пътни връзки са в обхвата на новата жп линия.

Инвестиционният проект обхваща железопътен участък от км 0+975 (без гара Мездра) до км 84+925 (включително гара Медковец - край на проекта) с обща дължина от 83.950 км, съгласно Техническият проект за участък Руска Бела – Медковец, железопътното трасе в участъка Мездра - Руска Бела и участък гара Мездра от км 86+940 до км 89+255 с обща дължина от 2.315 км в т.ч. реконструкция и модернизация на гара Мездра. Общата дължина на железния път е 86.265 км, съгласно разработения технически проект за участък „Мездра – Медковец“ ще се извършва по нов терен.

Инвестиционното предложение засяга територия, контролирана от две регионални инспекции по околната среда и водите, в землищата на общини Мездра, Враца, Криводол, Монтана, Якимово и Медковец и области Враца и Монтана. Трасето на железопътната линия преминава през територията на следните населени места: с. Брусен, гр. Мездра, с. Крета с. Моравица, с. Руска Бела, с. Паволче, гр. Враца, с. Нефела с. Бели извор, с. Власатица, с. Лиляче, гр. Криводол, с. Големо Бабино, с. Уровене, с. Стубел, с. Трифоново, с. Крапчене, с. Николово, гр. Монтана, с. Долно Белотинци, с. Студено буче, с. Вирове, с. Безденица с. Долно Церовене и с. Медковец.

Трасето, засегнато от ИП не попада в границите на защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии, както и в границите на защитени зони (Натура 2000 места) по смисъла на Закона за биологичното разнообразие. Най-близко разположените защитени зони са BG 0001037 „Пъстрина“ и BG 0000166 „Врачански Балкан“ за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна, обявени със Заповеди № РД-352/31.03.2021 г. и РД-1031/17.12.2020 г. на МОСВ (обн. ДВ бр.56/06.07.2021 г. и бр. 19/05.03.2021 г.) и BG 0002053 „Врачански Балкан“ за опазване на дивите птици, обявена със Заповед № РД – 801/04.11.2008г. на МОСВ (обн. ДВ бр.105/09.12.2008 г.).

Предвид разпоредбата на чл. 31, ал. 4, във връзка с ал. 1 от ЗБР и чл. 2, ал. 1, т. 1 от Наредбата за ОС, ИП е подложено и на процедура по оценка за съвместимостта му с предмета и целите на опазване на защитените зони. На основание чл. 40, ал. 3 от Наредбата за ОС, въз основа на критериите по чл. 16 от същата Наредба, е направена преценка за вероятната степен на отрицателно въздействие, според която реализацията на ИП **няма вероятност** да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитени зони.

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

В доклада за ОВОС са разгледани съответните аспекти от текущото състояние на околната среда. Определени, описани и оценени са вероятните значителни последици от въздействията на ИП за околната среда и населението в резултат от реализацията му, ползването на природни ресурси, емисиите на вредни вещества, генерирането на отпадъци, възможния риск от аварии и инциденти за околната среда и здравето на хората при строителството, неговата нормална експлоатация и при извънредни ситуации, като са направени мотивирани изводи за осъществяване на ИП, поради следното:

### *1. По отношение на атмосферния въздух:*

Замърсяването на атмосферния въздух по време на строителството ще бъде незначително, в локален мащаб и без въздействие върху останалите компоненти на околната среда.

По време на експлоатацията, поради предвиденото електрифициране на железопътната линия, не се предвижда движение на дизелови локомотиви по нея. При електрически задвижваните влакови композиции, замърсяване на въздуха може да се получи само при реемисия на прахови частици от земната повърхност в челото на локомотива и след последния вагон. Замърсяването около железопътната линия ще бъде импулсно и краткотрайно (с продължителност няколко минути след преминаването на влаковата композиция), с малка мощност на емисията, но при достатъчно висока интензивност на движението позволява пресмятането на усреднени стойности за определен интервал от време. Поради това практически въздействия върху атмосферния въздух няма да има.

### *2. По отношение на води:*

При строителството на ИП за „Модернизация на железопътен участък Мездра – Медковец“ ще се използват ограничени водни количества, като основното използване на води е свързано с технологични нужди за уплътняване на насипи, оросяване на строителни площадки срещу запрашаване, както и при прокарване на тунелите – водите се използват на оборот, формират се ограничени количества отпадъчни водни потоци, които могат да съдържат основно неразтворени вещества от разрушаване на скална маса и ограничено нефтопродукти от неизправна техника. Доставка на вода ще се осигурява от местни водоизточници (от повърхностни водоизточници - микроязовири и реки), след сключени договори или получени разрешителни за водовземане. За нуждите на персонала ще се доставя бутилирана минерална или трапезна вода.

При експлоатацията на инвестиционното предложение основните технологични процеси не са свързани с потребление на вода. Вода ще се използва за: битови нужди от персонала по поддържане на жп инфраструктурата, компанията оператор (превозвач) и пътниците в района на жп гарите. За съществуващите гари водоснабдяването е предвидено да се извърши от съществуващите водопроводни мрежи, а за новите жп гари Руска Бела, Стубел, Монтана, Вирове и Медковец водоснабдяването да се осъществи от собствени водовземни съоръжения (сондажи), като тези бъдещи съоръжения са извън обхвата на настоящата оценка.

По време на строителството ще се извършват изкопни дейности, полагане на насипи, кофражи, бетонни работи и армиране. Не се налага да се използват строителни материали съдържащи приоритетни и опасни вещества, с изключение на гориво-смазочни материали за използваната техника.

Не се предвиждат дейности при реализацията на ИП, при които да се формират отпадъчни промишлени води, които да доведат до замърсяване на подземни и повърхностни водни обекти.

Използването на гориво-смазочни материали касае основно състоянието на въздушната среда и възможност за замърсяване на водите е основно следствие на разливи на масла и горива от неизправна транспортна и строителна техника при аварийни ситуации. Използваните води за технологични нужди – за уплътняване на насипите и оросяване, не води до отпадъчни потоци. Използваните водни количества с времето се изпаряват.

*Въздействие върху повърхностни води* - По време на строителството, въздействие върху повърхностните води може да се очаква само при извършване на земните работи за премостването на реки и при реконструкции на съоръжения и линейни мрежи, собственост на други ведомства. Въздействията могат да се определят като: незначителни, отрицателни, с ниска степен на въздействие, локални - в обхвата на трасето, краткосрочни, временни, преки - при премостване и укрепване на насипи.

По време на експлоатацията не се очаква негативно въздействие върху състоянието на повърхностните водни тела. Опасност може да възникне единствено в случаи на аварии и разлив на течни товари и вещества, но тези случаи са изключително редки и не могат да предизвикат дълготрайно въздействие (емитиране на замърсители) върху състоянието на повърхностните водни тела.

Предвид, че през етапите на строителство и експлоатация не е необходимо използване на химикали и реагенти за реализацията на ИП, не се налага заустване на замърсени промишлени отпадъчни води в повърхностни и подземни водни обекти, както и ограничените водни количества, които ще се използват, не се очаква замърсяване на водите - повърхностни и подземни.

*Въздействие върху подземни води* - по време на строителството и експлоатацията не се очакват негативни въздействия върху състоянието на подземните водни тела. Единствено в участъка гара Руска Бела - гара Медковец се засяга III пояс на СОЗ-72/22.04.2005 г. на вододобивно съоръжение тръбен кладенец (ТК) „Лалов и Вачев“, с разрешително № 100925/22.04.2005 г.

### *3. По отношение на земни недра:*

Въздействията върху състоянието на земните недра се очаква да са в рамките на допустимото и характерни при изграждане на инфраструктурни проекти. Не се засягат концесионни площи на находища на подземни богатства заведени в Националния баланс на запасите и ресурсите, както и площи за търсене и/или проучване на подземни богатства. По протежение на трасето не са описани прояви на негативни геодинамични явления. Въздействието се оценява като допустимо.

### *4. По отношение на земи и почви:*

Железопътният участък „Мездра – Медковец“ ще е електрифициран, поради което при неговата експлоатация няма да се отделят вредни емисии в атмосферата (включително и парникови газове) с отлагането на замърсители. Не се предвиждат източници на замърсяване на атмосферния въздух, които да доведат до отлагане на вредни вещества в прилежащите земи и почви. Единствено незначително замърсяване е възможно при железопътните гари и жп възли, където се използват дизелови локомотиви за маневри.

По време на експлоатацията на железопътната линия е възможно да се получат замърсявания с масла от влаковите композиции. Залпови замърсявания ще възникват само при аварийни ситуации и/или транспортни произшествия, дерайлиране на влакови композиции, превозващи опасни товари.

Съществуващото трасе на железопътната линия е оказало отрицателно въздействие върху почвите, както по време на строителството, така и по време на експлоатацията му. Подобно ще бъде въздействието след новото строителство и експлоатацията на железопътната линия с новите технически параметри. При това пряко и безвъзвратно ще се промени земеползването върху ивица с ширина около 28 - 30 м. Въздействията върху почвата може да се определят като: значителни, отрицателни, със средна степен на въздействие, краткосрочни, временни и преки.

По време на експлоатацията на железопътната линия не се очакват негативни въздействия върху почвите. Замърсяване може да възникне при аварийни ситуации и/или транспортни произшествия, дерайлиране на влакови композиции, превозващи опасни товари, но тези случаи са изключително редки и не могат да предизвикат дълготрайно въздействие върху почвите.



5. *По отношение на растителен и животински свят:*

• *Растителен свят* - Основните въздействие на ИП върху растителния свят по време на строителството ще се проявят, чрез отнемането на нови територии, необходими за изграждане на железопътната линия и прилежащите обекти. Тези въздействия ще са в границите на допустимото за подобен тип обекти, поради обстоятелството, че участъците на трасето в по-голямата си част преминават през обработваеми земи „агроценози” и изоставени обработваеми земи. Въздействията могат да се определят като: незначителни отрицателни, с ниска степен на въздействие, локални, краткосрочни, временни, преки.

По време на експлоатация не се очакват допълнителни въздействия по отношение на параметрите унищожаване на местообитания, безпокойство и фрагментация. Не се очакват и косвени въздействия. Въздействията са определени като незначителни отрицателни, дългосрочни, постоянни.

6. *По отношение на отпадъци:*

По време на строителство и експлоатация, разделното събиране, предварителното съхраняване, своевременното транспортиране и предаване на отпадъците за последващо третиране, въз основа на писмени договори, на лица притежаващи съответния документ по чл. 35 от Закона за управление на отпадъците (ЗУО), не предполагат негативно въздействие върху компонентите на околната среда и здравето на хората. Въздействията са оценени като незначителни отрицателни, с ниска степен на въздействие, локални, временни и краткосрочни (за етапа на строителството), постоянни и дългосрочни (за етапа на експлоатацията), непреки.

7. *По отношение на опасни вещества:*

По време на строителство и експлоатация, не се очакват въздействия, тъй като не се предвижда съхраняване на опасни вещества на отделните строителни площадки и няма да се извършват дейности с опасни химични вещества. Въздействията са определени като: незначителни отрицателни, с ниска степен на въздействие, краткосрочни, временни, непреки. При експлоатация няма въздействия, тъй като няма да се извършват дейности с опасни химични вещества.

8. *По отношение на вредни физични фактори – шум:*

Въздействието на шума по време на строителството е незначително до умерено (в зависимост от отстоянието на зони с нормиран шумов режим до строителната площадка) отрицателно, с ниска до средна степен на въздействие, локално, краткосрочно, временно (до приключване на строителните работи в съответния участък) пряко. Очакваните превишения са от 1 до 27 dB(A), в зависимост от отстоянието на зони с нормиран шумов режим до съответната строителна площадка. При прилагане на предложените мерки, тези въздействия ще бъдат минимизирани в максимално възможна степен.

По време на експлоатация на ИП, очакваните превишения са за нощен период, от 8,5÷32,4 dB(A), за обектите, подложени на въздействие от шума, излъчван от железопътния транспорт. Въздействията се определят като умерени до незначителни отрицателни, със средна степен на въздействие, локални, дългосрочни, постоянни, преки. При прилагане на предложените мерки, тези въздействия ще бъдат минимизирани в максимално възможна степен.

9. *По отношение на ландшафт:*

При осъществяване на ИП и в двете фази, локалният ландшафт ще бъде променен, но няма да се промени типа на основния съществуващ ландшафт и на неговите елементи. Въздействията са определени като: незначителни относителни (от гледна точка на визуалността), с ниска степен на въздействие, локални, краткосрочни и временни (за етапа на строителство) и дългосрочни и постоянни (за етапа на експлоатация), преки.

10. *По отношение на културно-историческо наследство:*

Потенциалните значителни въздействия върху обектите на културното наследство са резултат от извършването на всички основни и спомагателни дейности и изграждането на съоръжения, които се предвиждат от ИП на всички етапи от неговата реализация.

По време на строителството, въздействия върху обектите на културното наследство могат да настъпят в границите на трасето на железопътната линия или в тези на временния работен коридор (строителната полоса). Много вероятно е при строителните работи да бъдат засегнати и неизвестни археологически обекти. Въздействията са определени като: незначителни отрицателни, с висока степен на въздействие, локални, краткосрочни, временни, преки. При изпълнение на изискванията на чл. 161, ал. 2 от Закона за културното наследство (ЗКН) и при изпълнение на мерките от настоящото решение тези въздействия ще бъдат минимизирани в максимална степен.

По време на експлоатацията няма пряка заплаха за културните ценности. Като косвено въздействие е промяната на културния ландшафт в подучастъците, за които е планирано изграждането на железопътната линия по ново трасе, по нов терен. От друга страна модернизацията на железопътната линия дава възможност да се облекчи достъпа до голям брой представителни културни ценности, разположени в близост до трасето. Необходимо е да бъдат подходящо обозначени подходите към такива обекти. Въздействията са определени като: незначителни положителни, с много ниска степен на въздействие, локални, краткосрочни, временни, непреки.

#### *11. По отношение на здравно-хигиенните аспекти на околната среда и риск за човешкото здраве:*

Анализът показва, че в обхвата на въздействието (при отчитане на анализите и оценките по компоненти въздух, води и по вредни физични фактори и за двата етапа на реализиране) попадат най-близките обекти, подлежащи на здравна защита в границите на пряко засегнатите от железопътната линия населени места. По отношение на отстоянията до обекти, подлежащи на здравна защита показва, че най-близките такива са жилищни сгради. Предвижданията на ИП интегрират и опазването на човешкото здраве – увеличаване на безопасността, в т.ч. достъпът за хора с намалена подвижност и привлекателността на железопътния транспорт, който е и по-екологосъобразен в сравнение с останалите видове транспорт, включително по отношение на здравните детерминанти на околната среда – въздух, почви, води, опасност от инциденти с опасни вещества. Реализацията на ИП е свързана с дейности, които оказват въздействие върху здравно-хигиенните аспекти на средата и на двата етапа – строителство и експлоатация. Въз основа на параметрите и същността на ИП въздействието ще обхване част от населението в населените места, в които се предвиждат дейности, като не се очаква засягане на населението на други населени места.

По време на железопътното строителство ще се работи на открито, като ще бъдат използвани тежки строителни машини – булдозери, багери, монтажни кранове и др. В резултат работниците ще бъдат изложени също на някои неблагоприятни рискови фактори.

Въздействията по време на строителството, са определени като: незначителни отрицателни, при спазване на предвидените в доклада за ОВОС мерки, с умерена до значителна степен на въздействие по отношение на шума, незначителни по отношение на качество на атмосферния въздух, почви, отпадъци, без въздействие по отношение на нейонизиращи и йонизиращи лъчения, питейни води, изменение на климата; локални, краткосрочни; временни, преки и непреки.

Въздействията по време на експлоатацията, са определени като: незначителни отрицателни или липсват за повечето компоненти и фактори на средата, и с умерена до значителна степен на въздействие по отношение на шума, за обектите, подлежащи на здравна защита; локални, дългосрочни, постоянни, преки и непреки. На всички места с очаквани превишения на нормите за шум са предвидени шумозащитни съоръжения и други необходими мерки за редуциране на шума. Предвидените мерки за останалите компоненти и фактори на средата също са с положителен ефект за предотвратяване и максимално ограничаване на неблагоприятното въздействие и дискомфорта за населението. Предвидени са мерки за опазване на здравето на работещите. Етапът на експлоатацията се очаква да е с по-благоприятно въздействие в сравнение с въздействието към момента на съществуващата жп линия.

12. В доклада за ОВОС е направена оценка на възможните кумулативни ефекти от осъществяване на ИП съвместно с инфраструктурни и други обекти на територията по отношение на атмосферен въздух, шум, население и човешко здраве.

12.1. *Атмосферен въздух* – направена е оценка на предполагаемото кумулативното въздействие на качеството на атмосферния въздух, вследствие едновременната експлоатация на железопътната линия и пресичаните от нея пътни отсечки.

Замърсяването на приземния въздух при електрически задвижваните влакови композиции, макар да е съизмеримо, е минимално и по-ниско от замърсяването с фини прахови частици от пътни отсечки. Възможен е кумулативен ефект на ж.п. линията с главен път Е-79 (Автомагистрала „Видин Монтана“) по отношение на фини прахови частици (ФПЧ<sub>10</sub>).

Разгледан е кумулативния ефект на ж. п. линията с главен път Е 79 (обхода на Враца) за първа секция Мездра-Враца от км 0+000 до км 22+000 и с главен път Е 79 (след обхода на Монтана) за втора секция Бели извор-Монтана от км 29+000 до км 59+000.

Трасето на проекта за „Модернизация на ж.п. участък „Мездра - Медковец“ пресича главен път Е 79 (обхода на Враца) на две места: източно от Враца при км 12+200 и северозападно от Враца при км 21+000.

Очакваното разпределение на приземните концентрации на ФПЧ<sub>10</sub> при оценяване на кумулативния ефект с главен път Е 79 (обхода на Враца) е, че общите зони при доближаване ще бъдат с концентрации от 2% до 7% от Средногодишната норма за опазване на човешкото здраве (0.04 мг/м<sup>3</sup>).

Очакваното разпределение на приземните концентрации на ФПЧ<sub>10</sub> при оценяване на кумулативния ефект с главен път Е 79 (Враца - Монтана) е, че общите зони при пресичане и доближаване ще бъдат с концентрации от 2% до 3% от Средногодишната норма за опазване на човешкото здраве (0.04 мг/м<sup>3</sup>).

Очакваният кумулативен ефект между проекта за „Модернизация на ж.п. участък „Мездра - Медковец“ и главен път Е 79 (обхода на Враца и отсечката Враца - Монтана) ще бъде незначителен. Замърсяването по отношение на емитираните прахови частици от ж.п. линията е с един порядък по-ниско от това на главния път.

12.2. *Шум* – по време на изграждане на новото жп трасе в участъците в близост или при пресичане с пътища (от републиканската и общинската пътни мрежи), определящ за близките обекти с нормиран шумов режим е шумът, излъчван от строителната техника. По време на експлоатация очакваното кумулативно въздействие от наслагването на шума, излъчван от релсовия транспорт и автомобилния транспорт е до 0.5 dBA корекция към по-високото ниво на шум за получаване на сумарното ниво. За останалите населени места, при пресичане на новото жп трасе с пътища (от републиканската и общинската пътни мрежи), не се очаква кумулативно въздействие от наслагването на шума, излъчван от двата транспортни потока – релсов и автомобилен, поради липса на близо разположени обекти с нормиран шумов режим.

12.3. *Население и човешко здраве* – въз основа на анализа на кумулативния ефект по отношение на компонентите и факторите на средата, въздействащи върху човешкото здраве, се очаква незначителен до умерен кумулативен ефект за здравно-хигиенните аспекти на средата по отношение на качество на атмосферния въздух и шум. При прилагане на предложените мерки от настоящото решение, ефектът ще бъде ограничен до незначителен.

13. Съгласно становище на „Геозащита Плевен“ ЕООД в обхвата на ИП за „Модернизация на железопътен участък Мездра-Медковец“ и в близост до него няма регистрирани свлачища и не са постъпвали данни за проявени свлачищни процеси в обхвата на ИП.

14. 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, които са включени с настоящото решение.

15. Основните въздействия от ИП са по време на строителството и по-малко по време на експлоатацията. Вредното въздействие е съсредоточено предимно върху почвите, непосредствено попадащи под трасето на железопътната линия, както и по отношение на фактор шум, въздействащ върху обектите на здравна защита, попадащи в близост до железопътната линия. За всички останали компоненти и фактори на околната среда, въздействията са от незначителни до липса на такива. При реализацията на ИП не се очаква трансгранично въздействие.

16. В обобщение на направените анализи, ръководейки се от принципите за предотвратяване на риска за човешкото здраве и осигуряване на устойчиво развитие, съобразно действащите в страната норми за качество на околната среда, авторите на доклада са счели, че предвидените в ИП дейности отговарят на нормативните изисквания на българското и европейското законодателство по околна среда. Въз основа на направения подробен анализ и оценка на потенциалните въздействия, които могат да се породят в резултат от строителството и експлоатацията на ИП върху човека, компонентите на околната среда и факторите, които ѝ въздействат, авторският колектив на доклада за ОВОС препоръчва да се одобри осъществяването на ИП за „Модернизация на железопътен участък Мездра – Медковоц“.

17. Осъществяването на ИП ще допринесе за интегриране на Националната транспортна мрежа с Европейската с цел постигане на свързаност на транспортните мрежи на базата на общи стандарти. Модернизацията ще бъде извършена в съответствие с изискванията за оперативна съвместимост на инфраструктурата, системите за управление, експлоатация и безопасност, и цели подобряване на качеството на услугите на железопътния транспорт, чрез намаляване на времето за транзитно преминаване, повишаване на експлоатационните параметри по отношение на надеждност, техническа готовност и безопасност на транспортните операции.

18. Алтернативи за реализация на инвестиционното предложение – алтернативи за местоположение, алтернативи за технологии и „Нулева алтернатива“.

18.1. Алтернативи за местоположение – За реализация на инвестиционното предложение за „Модернизация на железопътен участък Мездра – Медковоц“ не се разглеждат алтернативни варианти по отношение на трасето (с изключение на нулевата алтернатива), поради факта, че Техническият проект предлага несъществени промени в трасето на идейния проект. Идейното трасе съвпада с одобреното ИП с Решение по ОВОС № 1-1/2012 г. за ИП за „Модернизация на жп линия Видин София“. Промените са свързани с незначително изместване на трасето в определени подучастъци във връзка с отдалечаване от съществуващо депо за битови отпадъци и съществуващи складове за взривоопасни вещества и други решения за които са предложени промени в Техническият проект.

18.2. Алтернативи за технологии – технологията за строителство на железопътни линии и железопътна инфраструктура е регламентирана в *Наредба № 55/29.01.2004 г. за проектиране и строителство на железопътни линии, железопътни гари, железопътни прелези и други елементи от железопътната инфраструктура*. Техническият проект за „Модернизация на железопътен участък Мездра – Медковоц“ съобразява утвърдена технология за изграждане на железопътни линии и железопътна инфраструктура и техническите спецификации за оперативна съвместимост. Не са проучвани и разглеждани други алтернативи за технологии.

18.3. „Нулева алтернатива“ - оценяваният инвестиционен проект трябва да осигури оперативна съвместимост на инфраструктурата, оборудването, системите за управление, експлоатация и безопасност, както и свързаност с европейските жп мрежи чрез прилагането на унифицирани стандарти. От национална гледна точка проектът подкрепя развитието на важни икономически центрове от Северозападния регион на България (Мездра, Враца,

Монтана, Видин), попадащи в обсега на линията, което ще доведе до премахването на социално-икономическите различия на региона с останалите райони за планиране и ще подпомогне изпълнението на плановете за постигане на икономическа и социална кохезия в регионалното развитие на страната.

Реализацията на инвестиционния проект ще осигури по-голяма пропускателна способност и железопътни услуги в съответствие с изискванията за развитие на основната ТЕН-Т мрежа на територията на Република България и ще допринесе за развитието на коридор Балтийско море/Черно море/Егейско море (в Доклада по ОВОС - коридор „Ориент/Източно-Средиземноморски“) и на товарен железопътен коридор.

Реализацията на ИП ще доведе до премахването на социално - икономическите различия на региона с останалите райони за планиране. Ще подпомогне за постигането на икономическа и социална кохезия в регионалното развитие на страната.

По отношение на железопътната инфраструктура ще бъдат постигнати увеличаване на проектната скорост, подобряване съществуващата геометрия на железния път, модернизация на съоръженията на контактната мрежа, изграждане на външно осветление на гаровите райони, изграждане на съоръжения за пресичане на две нива, изграждане на шумозащитни съоръжения, намаляващи нивата на шум в урбанизираните територии, както и изграждане на огради, препятстващи преминаването през районите на гарите. Ще се постигне съответствие с изискванията за оперативна съвместимост на националната железопътната система в рамките на европейската железопътна мрежа, възстановяване на стария и създаване на нов репераж, където липсва такъв, модернизация на системите за сигнализация и телекомуникации. С проекта ще се въведат на съвременни пътнически информационни системи, ще се изгради мрежа от системи за видеонаблюдение на критичните места и зони от жп инфраструктурата.

Проектът подобрява качеството на услугите на жп транспорта чрез намаляване на времето за транзитно преминаване, приспособяване на пропускателната способност на линията, 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.

В доклада за ОВОС е мотивирано, че „нулевата алтернатива“ не води до повишаване на устойчивото развитие на националния транспортен пазар и конкурентната интеграция на българската железопътна мрежа в европейските и евразийски транспортни пазари.

19. Съгласно становища на Басейнова дирекция „Дунавски район“ (БД ДР) с вх. № ОВОС-20/21.04.2020 г. и вх. № ОВОС-20/26.05.2023 г. на МОСВ, ИП е допустимо спрямо целите за опазване на околната среда, заложен в Плана за управление на речните басейни (ПУРБ) и Плана за управление на риска от наводнения (ПУРН) на ДР и с предвидените в плановете мерки за постигане на тези цели, Закона за водите (ЗВ) и подзаконовите нормативни актове към него, при изпълнение на условията от настоящото решение. Басейнова дирекция „Дунавски район“ с писмо вх. № ОВОС-20/20.05.2024 г. на МОСВ е изразила положително становище по доклада за ОВОС за ИП „Модернизация на железопътен участък Мездра-Медковец“, тъй като в доклада са разгледани всички потенциални въздействия и са планирани мерки за тяхното предотвратяване.

19.1. Реализацията на конкретното ИП не предвижда водовземане от подземно водно тяло.

19.2. Дейностите, предвидени в ИП не са свързани с пряко въздействие върху водите и не се очаква да окажат негативно влияние върху водните тела, респективно да доведат до влошаване на екологичното или химично състояние на водните тела и/или непостигане на поставените екологични цели.

19.3. Съгласно направената мотивирана оценка за значително въздействие върху водите и водните екосистеми предвидените с ИП дейности няма да окажат негативно влияние върху водите и водните екосистеми при спазване на разпоредбите на ЗВ и условията, включени в настоящото решение.

19.4. Съгласно предоставената информация от БДДР, са идентифицирани и представени в доклада за ОВОС засегнатите от реализацията на ИП санитарно-охранителни зони (СОЗ) около водоземни съоръжения за питейно-битово водоснабдяване (ПБВ) определени по реда на Наредба № 3/2000 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, налични съоръжения за ПБВ без определени СОЗ и пунктове за мониторинг попадащи в обхвата на ЖП трасето.

19.4.1. Участъкът гара Руска Бела –гара Медковец преминава през III пояс на СОЗ-72/22.04.2005 г. на тръбен кладенец „Лалов и Вачев“, с разрешително № 100925/22.04.2005 г. определен и като пункт за мониторинг с код BG1G00000QP027 за наблюдение на подземно водно тяло BG1G00000QP027 Порови води в Кватернера – Врачански пороен конус.

19.4.2. На 100 м от трасето – ТК „Нефтекс-петрол“ с код BG1G00000QPMР135 за наблюдение на ПВТ BG1G00000QP027 Порови води в Кватернера – Врачански пороен конус;

19.4.3. На 380 м от трасето – ТК4 Стадиона – Община Враца с код BG1G00000QPMР400 за наблюдение на ПВТ BG1G00000QP027 Порови води в Кватернера – Врачански пороен конус;

19.4.4. На 780 м от трасето – ТК „ТЦ Градска“ с код BG1G00000QPMР136 за наблюдение на ПВТ BG1G00000QP027 Порови води в Кватернера – Врачански пороен конус;

19.4.5. На 70 м от трасето – КИ Бели Извор с код BG1G00000TJKMP248 за наблюдение на ПВТ BG1G00000TJK044 Карстови води в Западния Балкан.

19.4.6. На 720 м от трасето съоръжение за ПБВ без определена СОЗ - КИ Калиновец-Руска Бяла, разрешително №11510835/28.02.2013г.

19.4.7. На 360 м от трасето съоръжение за ПБВ без определена СОЗ - КИ Мокрешница-Руска Бяла, разрешително №11510837/28.02.2013г.

19.4.8. На 800 м от трасето съоръжение за ПБВ без определена СОЗ - КИ Сирман - ВиК Враца - Дерманци разрешително №11510836/ 28.02.2013 г.

19.4.9. На 600 м от трасето съоръжение за ПБВ без определена СОЗ - КИ Манастирица (Орешчина падина), с. Крета, не е в експлоатация.

19.4.10. На 720 м от трасето съоръжение за ПБВ без определена СОЗ - КИ Орешака, с. Уровене, не е в експлоатация.

19.4.11. На 550 м от трасето съоръжение за ПБВ без определена СОЗ - КИ Лудо езеро, с. Крета, не е в експлоатация.

20. Обхватът на ИП е извън границите на защитени зони, поради което няма вероятност от пряко или косвено унищожаване, увреждане или фрагментиране на природни местообитания и местообитания на видове, предмет на опазване в защитени зони, включително и в най-близко разположените.

21. Предвид факта, че трасето, предмет на инвестиционното предложение не засяга защитени зони няма вероятност реализацията му да доведе до „бариерен ефект“, който да предизвика прекъсване на миграционни коридори (хранителни, размножителни, сезонни, вертикални и хоризонтални), значими за животинските видове, предмет на опазване в защитени зони, вкл. и генетична изолация на популациите им.

22. С реализирането на ИП не се очаква значително по степен, продължителност и интензивност безпокойство на животинските видове, предмет на опазване в близко разположените защитени зони, което да предизвика прогонване от местообитанията им.

23. Реализирането и експлоатацията на ИП не е свързано с генериране на емисии и отпадъци, във вид и количества, които могат да окажат значително отрицателно въздействие върху местообитания и местообитания на видове, предмет на опазване в защитените зони, вкл. в най-близко разположените.

24. Няма вероятност от натрупване на кумулативни въздействия с отрицателен ефект от едновременната реализация на ИП с други ИП/ППП със сходен или с различен характер, попадащи в обхвата на близко разположените защитени зони и техния предмет на опазване.

25. Като приложение към ДОВОС е разработен Доклад за адаптация към изменението на климата за проекта. Съгласно направеното заключение прилагането на предвидените мерки за ограничаване на рисковете от климатични въздействия върху железопътната инфраструктура и съоръженията от настоящия проект при проектиране, строителство и експлоатация, осигурява ниско остатъчно ниво на рисковете от въздействията. Въз основа на направените анализи и изводи по отношение чувствителността, експозицията и уязвимостта на проекта във връзка с климата и климатичните фактори и оценка на риска за проекта, предвид географските и климатични характеристики на района, както и прогнозите за очакваните климатични промени е направено заключение, че не са необходими допълнителни мерки за адаптация към климатичните промени, които да се приложат към проекта, както и че проектът е устойчив на климатичните промени и не са необходими последващи анализи.

26. По отношение на направените анализ и оценка на значимостта на положителните и отрицателните въздействия върху човека и възможен здравен риск от реализацията на ИП, Министерство на здравеопазването (МЗ) с писмо вх. № ОВОС-20/11.06.2024 г. на МОСВ, изразява следното:

26.1. В доклада са разгледани и оценени, фактори и компоненти на околната и жизнената среда.

26.2. Анализ на качеството на атмосферния въздух е представен на областно ниво и за общините, разположени по трасето на жп линия „Мездра - Медковец“, за които са налични данни от националната автоматизирана система за мониторинг на качеството на атмосферния въздух.

26.3. За оценка въздействието на ИП върху качеството на атмосферния въздух в района е извършено моделиране на замърсяването и разпространението на емитираните замърсители в приземния слой въздух, които са определени по „Методика за определяне разсейването на емисиите на вредни вещества от превозни средства и тяхната концентрация в приземния атмосферен слой“ – модул “DIFFUSION”. Представено е моделиране, както за периода на строителни дейности, така и при експлоатацията на ИП.

26.4. Въз основа емисиите на вредни вещества от строителната и монтажна техника е изчислено, че замърсяването на атмосферния въздух през периода на строителните работи ще бъде незначително, в локален мащаб и без въздействие върху останалите компоненти на околната среда.

26.5. По отношение емисиите в периода на експлоатация, количествените стойности на емитираните прахообразни замърсители, според прогнозната интензивност на движението на пътнически и товарни влакове след реализиране на проекта, са представени поотделно за всеки подучастък. Моделирането на приземните концентрации е изготвено при вариант, при който има съчетание на неблагоприятни метеорологични условия за всеки от участъците, затрудняващи дисперсията и отлагането на замърсителите. От представеното разпределение на изолините на приземните концентрации на праховите частици е видно, че няма зони, във и извън трасето, с приземни концентрации над нормите. Максималното възможно еднократно замърсяване при ФПЧ10 е до 9-10 % от средноденонощната норма. Максималните среднодневни концентрации за ФПЧ10 са до 2-3 % от средногодишната им норма.

26.6. Моделът не установява превишаване на средногодишната норма за опазване на човешкото здраве за ФПЧ10 по трасето и около него. Отсъстват емисионни източници на други атмосферни замърсители от електрифицираната жп линия.

26.7. Не се очаква кумулативен ефект от жп линията и пътната мрежа, тъй като замърсяването на атмосферния въздух по отношение на ФПЧ10 ще се дължи основно на

пътните отсечки, които жп линията пресича, а не на функционирането на самата жп линия.

26.8. След направен анализ и оценка в доклада за ОВОС е направено заключение, че не се очакват негативни въздействия върху състоянието на подземните водни тела.

26.9. По време на изграждането на обекта и прилежащата инфраструктура на територията на строителната площадка, както и по време на експлоатацията на новоизградените съоръжения се очаква генериране на шум и вибрации с наднормени нива. Участъци от жп линията „Мездра-Медковец“ се изграждат в жилищни територии и се очаква излъчваният шум да засегне населението в най-близко разположените обекти, подлежащи на здравна защита. Част от влаковите композиции (пътнически и товарни) ще преминават транзитно през гарите по разглежданото трасе (по отделни приемно-отправни козовози) и шумът, излъчван от тях, ще формира шумовия режим на територията на гаровите стопанства и терените около тях. Очакваното еквивалентно ниво на шум по границите на гаровите площадки се очаква да бъде до 70 dB(A).

В етапа на строителство очакваните превишения са от 2 до 30 dB(A), в зависимост от отстоянието на зони с нормиран шумов режим до съответната строителна площадка. В тази връзка са предложени мерки за ограничаване на въздействието, които са включени в настоящото решение.

В етапа на експлоатация, се очаква наднормено шумово въздействие за всички жилищни територии и обекти за здравна защита разположени на разстояние 10-200 м, като превишението, съгласно представените изчисления е в границите от 3 до 44 dBA. В разработката е представена информация за отстоянието на жп линията до най-близко разположените сгради. В тази връзка са направени изчисления и са дадени препоръки за защита от шум на засегнатите участъци (т. 5.8.2 от доклада за ОВОС). За да бъдат спазени нормите за населени места, съгласно т. 1 „Жилищни зони и територии“ на Таблица 2 на Приложение 2, към чл. 5 на *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, в помещенията на жилищни и обществени сгради, в зони и територии, предназначени за жилищно строителство, рекреационни зони и територии и зони със смесено предназначение, методите за оценка на стойностите на показателите за шум и на вредните ефекти от шума върху здравето на населението*, авторите на доклада предлагат проектиране и изграждане на шумозащитни съоръжения, за съответните територии.

При оценката на шума е направен анализ на кумулативното въздействие на шумовото натоварване от железопътния транспорт и пътните участъци, преминаващи успоредно и/или в близост на разглежданите жп участъци. Очакваният кумулативен ефект е до 0.5 dB(A) корекция към по-високото ниво на шум (в случая автомобилния транспорт) за получаване на сумарното ниво.

За намаляване на кумулативно въздействие от наслагването на шума, излъчван от релсовия транспорт и автомобилния транспорт за участъците от жп линията, преминаващи през населените места гр. Мездра и гр. Враца, е предвидено проектната скорост на движение на влаковите композиции да е 80 км/ч. Причината за по-ниската скорост, е че трасето преминава през урбанизираните територии, в която са изградени булеварди, улици, пътни надлези и др. По републикански път I-1 (E-79) (обход град Враца) на км 21+025,02 е направена реконструкция на републиканския път, чрез която пътя преминава над жп линията чрез пътен надлез.

Направен е извода, че за останалите населени места, при пресичане на новото жп трасе с пътища (от републиканската и общинската пътни мрежи), не се очаква кумулативно въздействие от наслагването на шума, излъчван от двата транспортни потока – релсов и автомобилен, поради липса на близо разположени обекти с нормиран шумов режим.



Вибрациите от строителни дейности също водят до неблагоприятни въздействия. При работата на строителната площадка и при експлоатацията на жп линията се очаква генериране на вибрации в честотния диапазон 1Hz ÷ 80Hz, които да достигат до жилищната територия.

В ДОВОС е представена информация, разглеждаща здравно-демографското състояние на населението, с анализ и интерпретация на демографските показатели и показателите за заболяемост. Въз основа на същата авторите на доклада изразяват становище, че ИП не представлява предпоставка за негативно влияние върху здравно-демографската характеристика в района на реализацията.

Въз основа на направения подробен анализ и оценка на потенциалните въздействия, които могат да се породят в резултат от строителството и експлоатацията на инвестиционно предложение за „Модернизация на железопътен участък Мездра – Медковец“ върху човека, компонентите на околната среда и факторите, които ѝ въздействат, авторският колектив на доклада за ОВОС препоръчва да бъде одобрено осъществяването на инвестиционното предложение за „Модернизация на железопътен участък Мездра – Медковец“.

Министерството на здравеопазването, предлага условия и мерки, задължителни за изпълнение, които са включени в настоящото решение.

27. При провеждане на процедурата по ОВОС са извършени консултации със заинтересувани лица. Осигурен е обществен достъп до доклада за ОВОС с всички приложения към него. В едномесечния срок за достъп не са постъпили писмени предложения, препоръки мнения и възражения срещу инвестиционното предложение.

28. Проведени са срещи за обществено обсъждане в определените като засегнати общини в периода от 20-22.08.2024 г. в община Мездра, община Враца, община Криводол, община Монтана, община Якимово, община Медковец, съвместно със засегнатите кметства. С писмо, с вх. № ОВОС-20/02.10.2024 г. на МОСВ, са предоставени протоколите и присъствените списъци от проведените срещи за обществено обсъждане. От възложителя е изготвено становище по смисъла на чл. 17, ал. 5 от Наредбата за ОВОС в резултат на общественото обсъждане, което е представено в МОСВ, с писмо вх. № ОВОС-20/30.08.2024 г., както и на засегнатите общини и кметства за осигуряване на обществен достъп. На обществените обсъждания от присъстващите лица е изразена положителна нагласа и подкрепа за реализацията на инвестиционното предложение за „Модернизация на железопътен участък Мездра - Медковец“. В периода на обществен достъп на доклада за ОВОС, на самите срещи за обществено обсъждане и след това не са представени писмени предложения и становища.

По време на обществените обсъждания на доклада за ОВОС, както и в хода на процедурата, не са депозирани мотивирани възражения по законосъобразност срещу осъществяване на ИП.

29. С Решение I-4/2024 г. от 22.11.2024 г. Висшият експертен екологичен съвет (ВЕЕС) – основен състав предлага да бъде одобрено осъществяването на инвестиционно предложение за „Модернизация на железопътен участък „Мездра Медковец“

**и при следните условия:**

### ***I. Общи:***

1. При реализиране на ИП да се изпълняват мерките предложени от колектива, разработил ДОВОС за избягване, предотвратяване, намаляване и при възможност премахване на установените значителни неблагоприятни последици за околната среда и човешкото здраве, (включени в раздел V на настоящото решение).

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

1. За дейностите по изграждане на нови мостови съоръжения и реконструкция на съществуващи със засягане на водния обект да се подадат заявления за издаване на разрешителни за ползване на воден обект на основание чл. 46, ал. 1, т. 1, буква „б“ – „линейна

инфраструктура, пресичаща водни обекти - аквадукти, мостове, преносни мрежи и проводи“ от ЗВ.

2. В случай на заустване на отпадъчни води, формирани от експлоатацията на гарите в повърхностни водни обекти, дейността подлежи на разрешителен режим съгласно чл. 46, ал. 1, т. 3 от ЗВ.

3. За опазване на водите и водните обекти и защита от вредното въздействие на водите да се спазват забраните в чл. 118а, ал. 1. т. 2, 3 и 4, чл. 134, т. 1, 4 и 6 и чл. 143 от ЗВ.

4. Съгласно чл. 46, ал. 2 от ЗВ изграждането на конструкции, инженерно-строителни съоръжения, постройки и други, при които се осъществява или е възможен контакт с подземните води се извършва при условията и по реда на ЗУТ при спазване на изискванията за опазване на подземните води съгласно Глава осма от ЗВ.

5. Водоснабдяването за питейно-битови цели на нови жп гари Руска Бела, Стубел, Монтана, Вирове и Медковец да се проектира при спазване изискванията на Закона за водите, Закона за здравето, Закона за устройство на територията и действащата подзаконова нормативна уредба, и съгласно нормативно регламентираните изисквания в *Наредба № 9/2001 г. за качеството на водата, предназначена за питейно-битови цели*, както по отношение на изискванията за безопасност, така и по отношение допустимите начини за водоснабдяване. Инвестиционните проекти да се съгласуват с ВиК операторите на съответните територии и с Министерство на здравеопазването.

6. Осветлението да бъде проектирано така, че да сведе до минимум разливането на светлина и да намали светлинното замърсяване на нощното небе.

7. Там, където има необходимост от промяна на релефа (изкопни и насипни работи), където е възможно да се предвиди подходящо оформяне на склоновете, т.е., да бъдат полегати, така че да се вписват в съществуващия ландшафт, за да осигурят условия на предвидената новозасадена растителност да се установи и да се смекчи визуално промяната в характера на ландшафта в посока на антропогенен комуникационен тип.

8. Да се предвидят шумозащитни съоръжения за всички засегнати населени места, като конкретните технически решения, габарити и разположения се разработят с детайлен акустичен проект. При изработването на проекта е необходимо освен теоретично (определено по изчислителен път) съпоставяне на нивата шум с *Наредба № 6 от 2006 показателите на шум в околната среда, отчитащи степента на дискомфорт*, да се ползват и реални резултати от измервания, проведени по време на експлоатацията на съществуващата линия. Акустичните проекти да се съгласуват с Министерство на здравеопазването.

### **III. Преди, по време и след строителството:**

1. При строителството на ИП за съоръженията за питейно-битово водоснабдяване, за които няма определени санитарно-охранителните зони по реда на *Наредба № 3/2000 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 ограниченията в буферни зони съгласно Приложение 1 към Национален каталог от мерки към ПУРБ.

2. Предвид, че трасето премивана през III пояс на СОЗ-72/22.04.2005 г. на тръбен кладенец „Лалов и Вачев“, с разрешително № 100925/22.04.2005 г. по време на реализация на ИП, всички дейности да бъдат съобразени със забраните и ограниченията от Приложение № 2 към чл. 10, ал. 1 от Наредба № 3/2000 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.

3. Да не се допуска замърсяване на повърхностните и подземни водни тела от дейностите по реализиране на ИП.

4. При аварийни случаи, създаващи предпоставки за замърсяване на водите да се спазват изискванията на чл. 131, ал. 1 от Закона за водите.

5. По време на изграждането на тунелните участъци да се извършва мониторинг за оценка на съдържанието на радионуклиди и тежки метали в изкопаните земни и скални маси, с цел предприемане на адекватни мерки за опазване здравето на работниците, както и за оценка на възможността за безопасното им депониране. В плана за управление на строителните отпадъци да бъдат заложили мерки за третиране на изкопаните земни и скални маси, при евентуално наличие на радионуклиди.

6. Строителните продукти и материали, които ще бъдат използвани при реконструкцията на съществуващите и изграждането на нови водопроводни съоръжения, както и химикалите за последващото им почистване и дезинфекция, да бъдат съобразени и да отговарят на изискванията на Глава VII от *Наредба № 9/2001 г. за качеството на водата, предназначена за питейно-битови цели.*

7. Да се ограничат нощните строителни дейности и използването на осветление.

8. В проектите за рекултивация и ландшафтно оформление на пространствата около железопътната линия да се заложи местни материали и да не се използват инвазивни видове.

9. Около предвидените новоизградени мостове, надлези, подлези да се предвидят цъфтящи местни растителни видове за подобряване качество на местообитанията и осигуряване на хранителни ресурси - само когато е допустимо от съображения за безопасност).

10. Предвидените в доклада мерки за подобряване на акустичния дискомфорт на засегнатото население чрез изграждане на шумозащитни екрани съгласно условие по т. II.8, следва да бъдат изпълнени от възложителя в периода на строителство на инвестиционното предложение.

11. Да се изготви План за управление на строителните отпадъци съгласно чл. 11, ал. 1 на *Закона за управление на отпадъците (ЗУО)* преди началото на строителните дейности.

12. Образуваните отпадъци да се класифицират съгласно изискванията на *Наредба № 2 от 23.07.2014 г. за класификация на отпадъците.*

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

14. 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 по време на строителството 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* и да я представи в съответната РИОСВ.

#### ***IV. По време на експлоатация и след рекултивация:***

1. Предвид, че трасето преминава през III пояс на СОЗ-72/22.04.2005 г. на тръбен кладенец „Лалов и Вачев“, с разрешително № 100925/22.04.2005 г. по време на експлоатация на ИП, всички дейности да бъдат съобразени със забраните и ограниченията от Приложение № 2 към чл. 10, ал. 1 от Наредба № 3/2000 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.

2. При реализация на ИП по отношение на дъждовните води да се отчетат изискванията на чл. 3, т. 6 от Наредба № 2 от 8 юни 2011 г. за издаване на разрешителни за заустване на отпадъчни води във водни обекти и определяне на индивидуалните емисионни ограничения на точкови източници на замърсяване, съгласно който не се счита за заустване на отпадъчни води изтичането на атмосферни води, формирани от отводняване на покриви на сгради, за които е осигурено самостоятелно отвеждане до вливането им в повърхностни води.

3. В случай, че се налага отводняване по време на строителство и експлоатация, дейностите по дрениране, инфилтриране и отнемане на естествени ресурси, касаещи подземните води, същото подлежи на разрешителен режим, поради което е необходимо издаване на разрешително за водовземане за съответната цел, съгласно чл. 44 и чл. 46 от ЗВ, (освен в случаите, съгласно чл. 58, ал. 1, т. 2. 4 и 6 от ЗВ).

4. Планът за извършвания в периода на експлоатация на железопътната линия собствен мониторинг на шум в засегнатите зони и територии, подлежащи на здравна защита да се съгласува с РЗИ Враца и РЗИ Монтана, а резултатите периодично да се предоставят на съответните здравни инспекции.

5. С цел намаляване на кумулативно въздействие от наслагането на шума, излъчван от релсовия транспорт и автомобилния транспорт за участъците от жп линията, преминаващи през населените места гр. Мездра и гр. Враца, в етапа на експлоатация възложителят да извършва стриктен контрол за спазване на предвидената проектна скорост на движение на влаковете композиции от 80 км/ч в тези участъци.

6. По отношение на източниците на електромагнитни лъчения, разположени на територията на трасето, за да се избегне риска от облъчване на работещите на обекта и населението с наднормени нива на електромагнитни полета (ЕМП) е необходимо да се спазва хигиенно-защитната зона около излъчващите съоръжения, съгласно изискванията на Наредба № 9/14.03.1991 г. за пределнодопустимите нива на електромагнитни полета в населени територии и определяне на хигиенно-защитни зони около излъчващи обекти, както и граничните стойности на експозиция на работещите съгласно Наредба № РД-07-5/2016 г. за минималните изисквания за осигуряване на здравето и безопасността на работещите при рискове, свързани с експозиция на електромагнитни полета.

7. След пускане в експлоатация на разглежданите участъци на железопътната линия да се извършат контролни измервания на нивата на вибрации в засегнатите зони и територии, подлежащи на здравна защита. Протоколите с получените резултати да се представят съответно в РЗИ Враца и РЗИ Монтана, както и в съответните РИОСВ. При установяване на наднормени нива да се предприемат допълнителни мероприятия за ограничаване на вредните въздействия.

8. Да се поддържа създадената при етапа на биологична рекултивация растителност и да се следи за състоянието ѝ, като при необходимост се вземат допълнителни мерки (напр. смяна на несполучливо извършено залесяване и загинали индивиди, допълнителни работи по залесяване и/или затревяване, премахване или ограничаване на самонастанила се растителност и др.).

#### ***V. Мерки по чл. 96, ал. 1, т. 7 от Закона за опазване на околната среда.***

<b>№ по ред</b>	<b>Мерки</b>	<b>Период на изпълнение</b>	<b>Резултати от изпълнението</b>
<b>Атмосферен въздух</b>			
1.	Контрол върху извънгабаритно товарене на пътни превозни средства с насипни инертни материали, земна маса и материал от баластова призма.	Строителство	Намаляване на емитирането на прах и опазване на КАВ
2.	Използване на затворени или покрити с платница транспортни средства при транспорт на земна маса и материал от баластова призма.	Строителство	Намаляване на емитирането на прах и опазване на КАВ
3.	Местата за товарене и разтоварване на открито да се навлажняват при необходимост, доколкото това не пречи	Строителство	Намаляване на емитирането на прах и опазване на КАВ

	на последващата обработка на материалите и не влошава качествата им.		
4.	Оросяване на транспортните пътища в обхвата на пресичаните населени места при много сухо и топло време.	Строителство	Намаляване на емитирането на прах и опазване на КАВ
<b>Води</b>			
5.	Подаване на заявление за получаване на Разрешителни за ползване на воден обект за изграждане на мостовете по смисъла на чл. 46, ал.1, т. 1, буква „б“ (б) линейна инфраструктура, пресичаща водни обекти - аквадукти, мостове, преносни мрежи и проводни) от ЗВ.	Проектиране	Превенция, с цел опазване на водите
6.	Подаване на заявление за получаване на Разрешително за ползване на воден обект съгласно чл. 46, ал. (1), т.1, буква „г“ защита от вредното въздействие на водите от ЗВ (корекции на водни обекти) при необходимост	Проектиране	Превенция, с цел опазване на водите
7.	Подаване на заявление за получаване на Разрешително за ползване на воден обект съгласно чл. 46, ал. (1), т.1, буква „ж“ от ЗВ за водоземане от повърхностни или от подземни води за технологични и/или питейно-битови нужди) при необходимост	Проектиране	Превенция, с цел опазване на водите
8.	Да не се използват строителни материали, съдържащи приоритетни и вредни вещества, както и да се осигури спазване на забраните на чл.118а от ЗВ за опазване на подземните води от замърсяване по отношение на приоритетните вещества.	Проектиране и строителство	Превенция, с цел опазване на водите
9.	При проектирането на мостовете следва да се спазват изискванията на чл. 143, ал. 1 от ЗВ, за защита от вредното въздействие на водите като не се допускат дейности, с които се нарушава естественото състояние и проводимостта на речните легла, бреговете на реките и крайбрежните заливаеми ивици.	Проектиране и експлоатация	Опазване на водите
10.	Да не се извършва складиране, депониране и третиране на отпадъци, миенето и обслужването на транспортни средства и техника и изхвърлянето на отпадъци в крайбрежните заливаеми ивици и прилежащите земи на водохранилища съгласно чл. 134, т. 1, 3, 4 и 6 от ЗВ.	Строителство	Опазване на водите
11.	Да не се извършват дейности, които могат да доведат до пряко и непряко	Строителство	Опазване на водите

	отвеждане на замърсители в подземните води.		
12.	Да се използва изправна строителна техника.	Строителство	Опазване на водите
13.	Да се осигурят химични тоалетни за персонала, когато се изпълняват строителни дейности.	Строителство	Опазване на водите
14.	Да се спазват забраните и ограниченията от Приложение № 2 към чл. 10, ал. 1 от <i>Наредба № 3/2000 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, както и забраните и ограниченията в буферни зони съгласно Приложение 1 към Национален каталог от мерки към ПУРБ</i>	Проектиране и експлоатация	Опазване на водите
<b>Земни недра</b>			
15.	При изпълнение на насипи да се използват земни маси от изкопите (където е възможно).	Проектиране и строителство	Опазване на земните недра и оползотворяване на земни маси
16.	Да се използват строителни материали, притежаващи необходимите качества, от находища, отдадени на концесия.	Проектиране и строителство	Ефективно използване на природните ресурси
17.	Излишните земни маси от изкопите да се депонират на определените места, с цел последващото им използване по предназначение.	Строителство	Ефективно използване на природните ресурси
<b>Почви</b>			
18.	Отнемане и съхраняване на хумуса при условията регламентирани със Закона за почвите и използването му за рекултивация, съгласно изискванията на <i>Наредба № 26/1996 г. за рекултивация на нарушени терени, подобряване на слабо продуктивни земи, отнемане и оползотворяване на хумусния слой.</i>	Строителство	Опазване и оползотворяване на хумусния слой.
19.	Рекултивацията на нарушените земи от строителните работи да се извършва в съответствие с изискванията на <i>Наредба № 26/1996 г. за рекултивация на нарушени терени, подобряване на слабо продуктивни земи, отнемане и оползотворяване на хумусния слой.</i>	Проектиране и строителство	Ефективно възстановяване на нарушени терени

20.	Ограничаване на строителството в рамките на обхвата на жп линията и площите, необходими за временно съхраняване на земи, почва, строителни материали и отпадъци.	Строителство	Опазване на прилежащи земи и почви от замърсяване
21.	В случай на локални замърсявания на почвите с горива и масла, при възникнали аварии на използваната техника, замърсените участъци да се третираат съгласно ЗУО, като замърсените земни маси се отстранят и предадат за транспортиране и третиране на лица, притежаващи документи по чл. 35 от ЗУО, въз основа на писмен договор.	Строителство	Опазване на прилежащи земи и почви от замърсяване
22.	Да се изпълняват своевременно рекултивационни дейности на насипи и откоси в обхвата на линията след приключване на строителните дейности в съответния участък.	Строителство	Своевременно възстановяване на почвите
<b>Биоразнообразие</b>			
23.	Строителните дейности да се ограничават в обхвата на жп линията и строителните площадки на съпътстващите съоръжения.	Строителство	Опазване на прилежащата растителност и местообитания; намаляване на безпокойството и риска от смъртност за животински видове
24.	По време на строителството движението на транспортната техника да се осъществява по определени маркирани маршрути. Да не се допуска движение на техника извън пътищата и подходите към строителните площадки.	Строителство	Опазване на прилежащата растителност и местообитания; намаляване на безпокойството и риска от смъртност за животински видове
25.	Да не се допуска изсичане на дървета и храсти извън обхвата на жп линията.	Строителство	Опазване на прилежащата растителност и местообитания; намаляване на безпокойството и риска от смъртност за животински видове
26.	По време на строителните дейности по мостовите съоръжения, течението на реките да бъде предпазено от повишаване на турбидността (мътността) посредством инсталиране на	Строителство	Намаляване на площта на увреждане на местообитанията и риска от смъртност за риби и видове

	т.н. екрани за тиня (turbidity curtains) или подходящи строителни технологии.		безгръбначни, свързани с водна среда
27.	Разчистването на дървесно-хростовата растителност в участъците км 8+340 - 9+820, 23+215 - 24+075, 25+600 - 25+750, 30+230 - 30+400, 39+300 - 39+430, 60+430 - 60+760, 63+100 - 63+220, 64+815 - 65+125, 66+760 - 67+660, 69+000 - 69+875, да се извърши извън размножителния период (1 април – 30 юни) на повечето животински видове.	Строителство	Намаляване на безпокойството и риска от смъртност за птици и други животински видове
28.	При рекултивацията да не се използват инвазивни видове - <i>Ailanthus altissima</i> , <i>Robinia pseudoacacia</i> , <i>Amorpha fruticosa</i> , <i>Fallopia japonica</i> , <i>Gleditsia triacanthos</i> , <i>Pueraria lobata</i> и др. под.	Проектиране и рекултивация	Запазване характера на растителността в съседните терени
29.	Да се предвидят поставяне на маркиращи устройства - дивертори за защита на птиците от контакт с електроразпределителната мрежа, обезопасяване на стълбове и др./	Строителство и експлоатация	Предотвратяване риска от възникване на инциденти с птици при евентуален контакт на екземплярите с контактната мрежа
<b>Отпадъци</b>			
30.	Третирането на строителните отпадъци да се извършва съгласно изготвен и одобрен ПУСО, включен в обхвата на инвестиционните проекти по глава VIII от ЗУТ, одобрен по реда на чл. 11, ал. 7 от ЗУО.	Проектиране и строителство	Законосъобразно и екологосъобразно управление на отпадъците
31.	Площадките за временно съхранение на строителни материали и отпадъци да бъдат разположени в границите на обхвата на железопътната линия в отчуждената полоса, където има достатъчно площи.	Строителство	Законосъобразно и екологосъобразно управление на отпадъците
32.	Преди началото на строителството, местоположението на временните площадки за съхранение на земни маси, които не отговарят на проектните спецификации за влагане в строежа, да се съгласуват със съответната общинска администрация, на чиято територия е съответната площадка, в съответствие с чл. 19, ал. 1 от ЗУО.	Преди началото на строителните дейности	Законосъобразно и екологосъобразно управление на отпадъците



33.	Образуваните опасни отпадъци да се събират разделно и да се съхраняват на площадки , отговарящи на изискванията, посочени в Глава пета от <i>Наредба № Н-4 от 2.06.2023 г. за условията и изискванията, на които трябва да отговарят площадките за съхраняване или третиране на отпадъци, за разполагане на съоръжения за третиране на отпадъци и за транспортиране на производствени и опасни отпадъци</i> до предаването им за третиране, съгласно нормативните изисквания.	Строителство	Законосъобразно и екологосъобразно управление на отпадъците
34.	Строителните отпадъци да се третират и транспортират от собственика на строителни отпадъци или от друго лице, отговарящо на изискванията на чл. 35 от ЗУО въз основа на писмен договор.	Строителство	Законосъобразно и екологосъобразно управление на отпадъците
35.	Да се използват технически изправни транспортни средства за транспортиране на опасни и производствени отпадъци на територията на строителните площадки, както и извън тях.	Строителство	Опазване на почвите и водите
36.	След приключване на строителните работи на отделните участъци, местата за временно складиране на инертни материали и строителни отпадъци, своевременно да се почистват, като отпадъците се транспортират на отредените за третиране на строителни отпадъци места в съответствие със ЗУО. Да се извърши рекултивирание на местата, като се използва съхранявания хумус.	Строителство	Опазване на почвите и възстановяване на нарушените терени
37.	Отпадъчните петролни масла, образувани при аварийна подмяна, да се събират по начин, който позволява тяхното регенериране и недопускане на разливи.	Строителство	Опазване на почвите и водите
38.	В случаите на аварийно изпускане на масла или други замърсители, незабавно да се отстранят замърсените земни маси и да се транспортират до площадки за съхраняване на отпадъци, отговарящи на изискванията, посочени в Глава пета от <i>Наредба № Н-4 от 2.06.2023 г. за условията и изискванията, на които трябва да отговарят площадките за съхраняване или третиране на отпадъци, за разполагане на</i>	Строителство	Опазване на почвите и водите

	съоръжения за третиране на отпадъци и за транспортиране на производствени и опасни отпадъци, и/или да се предадат на лице, притежаващо документ по чл. 35 от ЗУО за този вид отпадъци въз основа на писмен договор.		
39.	Възложителят (ДП НКЖИ) да осигури почистване и разделно събиране на отпадъците покрай железопътното трасе, съпътстващите съоръжения и обслужващи зони, като своевременно събира отпадъците и ги третира в съответствие с приложимото законодателство.	Експлоатация	Предотвратяване на замърсяването с отпадъци и осигуряване на възможност за последващо оползотворяване
40.	Организацията по извършване на ремонтни дейности в района на железопътните гари и по жп линията да предвижда и изпълнява трудово - организационни мерки, както и своевременното извозване на образуваните отпадъци.	Експлоатация	Предотвратяване на разпиляване и замърсяване пространствата покрай железопътната линия и района на жп гарите.
<b>Опасни вещества</b>			
41.	Употребата и съхранението на опасни вещества и смеси да се извършва в съответствие с мерките за предотвратяване на аварии, изпускане или разливи и за контрол на експозицията, определени в Информационните листове за безопасност (ИЛБ) и инструкциите за безопасна употреба.	Строителство Експлоатация	Опазване на околната среда и човешкото здраве от въздействието на опасни химични вещества и смеси
42.	Доставките на опасни химични вещества и смеси следва да бъдат придружени с ИЛБ на български език, отговарящи на изискванията на Регламент (ЕС) 2020/878 на Комисията за изменение на приложение II към Регламент (ЕС) 1907/2006 на Европейския парламент и на Съвета относно регистрацията, оценката, разрешаването и ограничаването на химикали.	Строителство Експлоатация	Опазване на околната среда и човешкото здраве от въздействието на опасни химични вещества и смеси
43.	Обслужването (поддръжка и ремонт, напр. смяна на масла, зареждане с гориво-смазочни материали) на машини и оборудване, на транспортна, монтажна и товарителна/строителна техника да се извършва на специализирани и обезопасени за целта места и ремонтни бази, като не се допускат разливи на горива и смазочни материали от строителната и транспортна техника.	Строителство Експлоатация	Опазване на околната среда и човешкото здраве от въздействието на опасни химични вещества и смеси

**Шум**

44.	Да се проектират шумозащитни екрани по вид (плътни – звукопоглъщащи или звукоотразяващи; прозрачни, полу-прозрачни, комбинирани) и размери съобразно разстоянието от ж.п. трасето до защитаваната територия (обект).	Проектиране	Ограничаване на шумовото въздействие върху жилищните зони и зони за учебна дейност при експлоатация на жп трасето
45.	Да се използват строителни машини и технически средства с ниски емисии на шум в околната среда и отговарящи на изискванията на <i>Наредбата за съществените изисквания и оценяване съответствието на машини и съоръжения, които работят на открито по отношение на шума, излъчван от тях във въздуха</i> (обн., ДВ, бр. 11 от 2004 г.).	Строителство	Смекчаване на шумовото въздействие в рамките на строителната площадка и близките до нея зони с нормиран шумов режим
46.	В участъците по трасето през и покрай обектите на шумово въздействие: - да се използват предпазни строителни огради с височина 2,5 м; - строителната дейност да бъде съобразена с изискванията на разпоредбите на чл. 16а, ал. 5 от Закона за защита на шума в околната среда за забрана излъчването на шум по време на строителството за времето от 14:00 до 16:00 ч. и от 23:00 до 08:00 ч. Строителството да се извършва при спазване изискванията на <i>Наредба № 4/2006 г. за ограничаване на вредния шум чрез шумоизолиране на сградите при тяхното проектиране</i> и за правилата и нормите при изпълнението на строежите по отношение на шума, излъчван по време на строителството (ДВ, бр. 6/2007 г.).	Строителство	Смекчаване на шумовото въздействие върху близките зони с нормиран шумов режим
47.	Да не се допуска работа на строителната техника на празен ход	Строителство	Смекчаване на шумовото въздействие върху строителната площадка и близките до нея зони с нормиран шумов режим
48.	Обслужващия строителството автомобилен транспорт да се движи по съгласувани със съответните общини трасета и да спазва приетите	Строителство	Смекчаване на шумовото въздействие върху близките до трасето зони с

	ограничения за скорост на движение през населени места		нормиран шумов режим
49.	Да се изготви План за собствен мониторинг.	Експлоатация	Наблюдение и контрол на шумовото въздействие върху най-близките до жп трасето жилищни зони
50.	Да се изпълняват допълнителни шумозащитни мероприятия на база на резултати от извършени измервания на шума, при необходимост.	Експлоатация	Смекчаване на шумовото въздействие върху близките до трасето зони с нормиран шумов режим
<b>Ландшафт</b>			
51.	Рекултивацията на нарушените земи от строителните работи да се извършва в съответствие с изискванията на <i>Наредба № 26/1996 г. за рекултивация на нарушени терени, подобряване на слабо продуктивни земи, отнемане и оползотворяване на хумусния слой.</i>	Строителство	Приемливо и вписващо се в средата ландшафтно оформяне на нарушените терени
<b>Културно наследство</b>			
52.	Провеждане на наблюдение от археолози по време на строителните дейности – за археологически обекти с номера 2, 4, 6, 7, 8, 11, 12, 13, 18, 20а, 20б, 22, 29 и Мездра-Калето;	По време на строителните дейности	Недопускане на разрушаването на неизвестни археологически обекти или структури
53.	Провеждане на спасителни разкопки в сервитута на удвояващата жп линия – за археологически обекти с номера 1, 3, 5, 9, 10, 14, 15, 16, 17, 19, 20, 21, 23, 24, 25, 26, 27 и 28.	По време на строителните дейности	Недопускане на разрушаването на неизвестни археологически обекти или структури
<b>Здравно - хигиенни аспекти</b>			
54.	Спазване на сервитутните отстояния, изискващи се за елементите на ИП, и сервитутните отстояния, установени за съществуващата инфраструктура в района на ИП	Проектиране	Недопускане на потенциални вредни въздействия върху здравето от нарушаване на ограничения в сервитутни зони
55.	Да бъдат определени хигиенно-защитните зони, местоположението и въвеждането в експлоатация на всички източници на нейонизиращи лъчения (базови станции, изграждане на системи за сигнализация и телекомуникация) и да бъдат съгласувани по съответния ред съгласно <i>Наредба № 9/1991 г. за пределно допустими нива на</i>	Проектиране Експлоатация	Осигуряване на здравословни и безопасни условия в работната и околната жилищна среда

	<i>електромагнитни полета в населени територии и определяне на хигиенно-защитни зони около излъчващи обекти.</i>		
56.	Обслужващият строителството автомобилен транспорт да се движи по съгласувани със съответните общини трасета и да спазва приетите ограничения за скорост на движение през населени места	Строителство	Ограничаване на нивата на шум в границите на населените места
57.	Периодични измервания на шума до най-близките обекти, подлежащи на здравна защита, и при необходимост предприемане на коригиращи действия за ограничаване на нивата на шума	Строителство и експлоатация	Недопускане на значително въздействие за най-близките обекти, подлежащи на здравна защита; Доказване акустичната ефективност на шумозащитните прегради на етапа на експлоатация.
58.	Редовно да се извършват периодичните медицински прегледи въз основа на договор със Служба по трудова медицина.	Строителство	Намаляване на отрицателните професионални въздействия
59.	Работниците да бъдат снабдени с лични предпазни средства – антифони. Да се извършва контрол върху годността им и правилното им използване.	Строителство	Намаляване на отрицателните професионални въздействия
60.	Работниците да бъдат снабдени с подходящо за сезона работно облекло.	Строителство	Понижаване на здравния риск в работна среда
61.	Използване на нови, високо ефективни и надеждни машини за строителство на жп линии.	Строителство	Понижаване на здравния риск в работната и околната жилищна среда
62.	Осигуряване на работниците на разхладителни и топли напитки през горещите и съответно през студените периоди на годината;	Строителство	Осигуряване на здравословни и безопасни условия на труд
63.	Разработване и внедряване на режим на труд и почивка по време на работа, в т. ч. при отчитане на последиците от изменение на климата (и конкретно екстремни метеорологични явления).	Строителство Експлоатация	Осигуряване на здравословни и безопасни условия на труд, в т.ч. адаптация и устойчивост на работните места по отношение на последиците от изменение на климата

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 промяна на възложителя, на параметрите на инвестиционното предложение или на някое от обстоятелствата, при които се издава настоящото решение по ОВОС възложителят/новият възложител трябва да уведоми своевременно министъра на околната среда и водите съгласно чл. 99, ал. 11 от Закона за опазване на околната среда.

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 директорите на РИОСВ – Монтана, РИОСВ – Враца и БД „Дунавски район” контрола по изпълнение на поставените условия и мерки 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: 12.12.2024г. МИНИСТЪР:

ПЕТЪР ДИМИТРОВ