



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

РЕШЕНИЕ

ПО ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА

№ 3-3/2024 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. 39, ал. 12 и 13 от *Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони*, (Наредбата за ОС),

ОДОБРЯВАМ

Осъществяването на инвестиционно предложение за „Удвояване на участъци от железопътна линия Крумово – Свиленград – Турска граница“, по Смесен вариант – цялостно удвояване на жп линията, като трасето на новия Път 2 преминава приоритетно по обичайната следа, комбинирано вляво и вдясно по километража спрямо съществуващия път

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

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

Кратко описание на инвестиционното предложение:

Инвестиционното предложение предвижда „Удвояване на участъци от жп линията Крумово-Свиленград-Турска граница“, важна железопътна линия с национално и международно значение и потребност, чрез която се осъществява връзката с Република Турция и железопътна линия Калотина - запад (държавна граница с Република Сърбия) – София – Пловдив – Димитровград – Свиленград (държавни граници с Република Гърция и Република Турция).

Удвояването на железопътната линия ще намали експлоатационните разходи и ще гарантира по висока безопасност за движение на влаковете. Изпълнението на проекта ще доведе до: увеличаване на конкуренцията на транспортния пазар посредством подобряване качеството



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

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



на железопътните услуги; увеличаване на пропускателната способност; запазване на постигнатите параметри на железния път за осигуряване на проектна скорост 160 км/ч.

Проектът за „Удвояване на участъци от жп линия Крумово-Свиленград-Турска граница“ е част от Плана за действие за изпълнение на Националната програма за развитие България 2030 за периода 2022-2024 г., приет с Решение на Министерски съвет № 671 от 2022 г. Успешното изпълнение на проекта ще повиши устойчивото развитие на националния транспортен пазар и конкурентната интеграция на българската железопътна мрежа в европейските и евразийски транспортни пазари.

Железопътната линия Крумово – Свиленград – Турска граница следва да бъде приведена в съответствие с европейските регламенти за безопасност и оперативна съвместимост, Директива 2016/797/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз.

Инвестиционното предложение за „Удвояване на участъци от жп линия Крумово – Свиленград – Турска граница“ е във връзка с обект – „Железопътна линия Пловдив - Свиленград - турска/гръцка граница с оптимизиране на трасето за 160 км/ч“, който е обявен за обект с национално значение с Решение № 687/25.08.2004 г. на Министерски съвет на Република България.

Инвестиционното предложение (ИП) за „Удвояване на участъци от жп линия Крумово – Свиленград – Турска граница“ е за разширение и промяна на съществуваща железопътна инфраструктура и свързаната с нея дейност.

В обхвата на предложението се включва реконструкция на гари, перони и някои пешеходни подлези. Предвижда се изграждане на нови перони и нови пешеходни надлези. Проектът предвижда реконструкция на разделен пост Поповица в гара. Проектните варианти разглеждат изграждане на две нови гари и реконструкция на спирка Скобелево в гара. Предвижда се реконструкция на тягови подстанции и реконструкции на съоръжения и линейни мрежи, собственост на други ведомства.

Инвестиционният проект за „Удвояване на участъци от жп линията Крумово-Свиленград-Турска граница“, Предварителни проучвания от 2021 – 2022 г., обхваща жп трасе от км 163+745 ос приемно здание (ПЗ) гара Крумово до км 315+657 граница Република Турция с дължина около 152 км и е разделено на следните участъци:

- *Участък Гара Крумово:* Гара Крумово (ос приемно здание на км 163+751) е възелна с 6 коловоза – 5 приемно-отправни и един товаро-разтоварен глух коловоз;
- *Участък Междугарие Крумово – Катунница:* Съществуващото междугарие Крумово-Катунница е електрифицирана единична жп линия с дължина 3.3 км;
- *Участък Гара Катунница:* Съществуващата гара Катунница (ос приемно здание на км 168+633) е разменна гара с 3 коловоза;
- *Участък Междугарие Катунница – Поповица:* Съществуващото междугарие Катунница - Поповица е електрифицирана двойна жп линия с дължина 16.5 км. Съществуващото положение на междугарието съответства на изискванията към проекта за удвояване и не са необходими проектни мероприятия;
- *Участък Разделен пост Поповица:* Като съществуващо положение разглеждания участък е разделен пост за преминаване от двойна към единична жп линия и връзка с разтоварище;
- *Участък Междугарие Поповица – Първомай:* Съществуващото междугарие Поповица – Първомай е електрифицирана жп линия с дължина 13.9 км;
- *Участък Гара Първомай:* Гара Първомай има 5 експлоатационни, приемно-отправни коловоза като един от тях е индустриален;
- *Участък Междугарие Първомай – Караджалово:* Съществуващото междугарие Първомай - Караджалово е електрифицирана жп линия с дължина 5.4 км;
- *Участък Гара Караджалово:* Гара Караджалово има 3 експлоатационни, приемно-

- отправни коловоза;
- *Участък Междугарие Караджалово – Ябълково*: Съществуващото междугарие Караджалово - Ябълково е електрифицирана жп линия с дължина 10.0 км;
 - *Участък Гара Ябълково*: Гара Ябълково разполага с 4 експлоатационни коловоза, 2 от тях са приемно-отправни, като първи е индустриален;
 - *Участък Междугарие Ябълково – Димитровград*: Съществуващото междугарие Ябълково - Димитровград е електрифицирана жп линия с дължина 11.4 км;
 - *Участък Гара Димитровград*: Съществуващата гара Димитровград (ос приемно здание на км 232+345) е възелна участъкова гара с два обособени района по надлъжна схема – пътнически парк и товарен парк;
 - *Участък Междугарие Димитровград – Нова Надежда*: Съществуващото междугарие Димитровград - Нова Надежда е електрифицирана единична жп линия с дължина 9.7 км;
 - *Участък Гара Нова Надежда*: Съществуващата гара Нова Надежда (ос приемно здание на км 244+483) е разменна гара с 2 коловоза.
 - *Участък Междугарие Нова Надежда - Симеоновград*: Съществуващото междугарие Нова Надежда - Симеоновград е единична електрифицирана жп линия с дължина 9 км;
 - *Участък Гара Симеоновград*: Гара Симеоновград е възлова, разположена на първа жп линия между гара Нова Надежда и разделен пост (РП) Харманли-Запад (гара Любимец);
 - *Участък Междугарие Симеоновград – Любимец*: Съществуващата жп линия в участъка е единична електрифицирана с проектна скорост 160 км/ч;
 - *Участък Гара Любимец*: Съществуващата гара Любимец (ос приемно здание на км 286+283) е междинна гара с 3 приемно отправни коловоза, маневрен и 2 гаражни коловоза.
 - *Участък Междугарие Любимец – Свиленград*: Съществуващото междугарие Любимец - Свиленград е електрифицирана единична жп линия с дължина 8.5 км.
 - *Участък Гара Свиленград*: Съществуващата гара Свиленград (ос приемно здание на км 296+792) е гранична възелна участъкова гара с 3 обособени района по надлъжна схема - пътническа гара/парк, задържаща (товарна) гара/парк, локомотивно депо/екипировъчен пункт и товаро-разтоварна група;
 - *Участък Междугарие Свиленград – Турска граница*: Съществуващото междугарие Свиленград – Турска граница е електрифицирана жп линия с дължина 17.9 км.

Предмет на процедурата по ОВОС са разработените три основни варианта във фаза Предварителни проучвания от 2021-2022 г. за реализиране на инвестиционния проект „Удвояване на участъци от железопътната линия Крумово-Свиленград-Турска граница“.

1. Участък Гара Крумово: Гара Крумово (ос приемно здание на км 163+751) е възелна с 6 коловоза – 5 приемно-отправни и един товаро-разтоварен глух коловоз. Част от гарата е разположена в крива - в подучастъка след пероните и преди гърловината страна Катуница. Нейните параметри определят максимална проектна скорост за участъка 130 км/ч. Гарата разполага с 4 перона – три с дължина 200 м и един с дължина 250 м.

Гара Крумово е в обхвата на проекта частично – от ос приемно здание до нейния край посока Катуница.

Гарата е подготвена за бъдещо удвояване, но е необходимо да бъде добавена допълнителна междуколовозна връзка в източната гърловина (страна Катуница). Това е втора, допълнителна връзка за преминаване между главните коловози - 3-ти главен приемно-отправен коловоз (Път 1) и 4-ти главен приемно-отправен коловоз (Път 2). Предвижда се запазване на съществуващите наклони и дължини на елементите на надлъжните профили.

Вариант 1 - изхожда от вариант 1 на участъка междугарие Крумово-Катуница. По този вариант, поради близостта на първата крива след гарата, няма необходимата дължина за развитие на допълнително единично есово съединение (есова връзка). За избягване на по-голяма реконструкция на гърловината вариантът предвижда изпълнение на двойно (бретелно) коловозно съединение. Предвижда се промяна на полезната дължина на 4-ти главен приемно-отправен коловоз от 844 м на 822 м.

Вариант 2 - изхожда от вариант 2 на участъка междугарие Крумово-Катуница. При този вариант първата крива след гарата се отмества, при което се освобождава достатъчно дължина за поставяне на допълнителна есова връзка. Съответно в този вариант се запазват съществуващите полезни дължини на коловозите. *Вариант 2 за гарата е възможен само при реализация на вариант 2 на междугарието Крумово-Катуница.*

Смесен вариант, идентичен на проектното решение по вариант 2 за гарата: реализацията на варианта е възможна при реализиране на смесен вариант на участъка междугарие Крумово-Катуница. При този вариант първата крива след гарата се отмества, при което се освобождава достатъчно дължина за поставяне на допълнителна есова връзка. Съответно в този вариант се запазват съществуващите полезни дължини на коловозите.

2. Участък Междугарие Крумово – Катуница: Съществуващото междугарие Крумово-Катуница е електрифицирана единична жп линия с дължина 3.3 км.

В междугарието има една спирка – Ягодово (ос приемно здание на км 166+204), приемно здание и перон с дължина 220 м, разположени в нисък насип отляво на железния път. Предвижда се изграждане на втори допълнителен перон и нов пешеходен подлез в спирка Ягодово.

В началото на участъка в непосредствена близост отляво на жп линията се намира общински път Крумово-Ягодово. В края на междугарието пред гара Катуница на км 167+842 за преминаване над река Асеница (река Чая или Чепеларска река) има стоманобетонен мост с дължина 100 м. Контактната мрежа е разположена отдясно на железния път, който в почти целия участък е изразено разположен в лявата част на имотите собственост на възложителя.

Проектът предвижда запазване на съществуващите параметри на кривите в план, както и на наклоните и дължините в надлъжен профил.

Вариант 1 представлява удвояване на жп линията, чрез изграждане на Път 2 отляво на съществуващия Път 1. Новият Път 2 е продължение и изхожда от находящите се също отляво 4-ти главен приемно-отправен коловоз в гара Крумово и 2-ри главен приемно-отправен коловоз в гара Катуница. По вариант 1 не се засяга съществуващ Път 1 и не се засяга съществуващата контактна мрежа. Предвижда се реконструкция на общинския път Крумово-Ягодово, която е около 2 пъти по-дълга от тази по вариант 2.

Вариант 2 представлява удвояване на жп линията, чрез изграждане на нов път отдясно на съществуващият Път 1. В двата края на междугарието съществуващият Път 1 се превключва към 4-ти главен приемно-отправен (ПО) коловоз в гара Крумово и 2-ри главен ПО коловоз в гара Катуница. Новият път изхожда от 3-ти главен приемно-отправен коловоз в гара Крумово и 1-ви главен ПО коловоз в гара Катуница. По вариант 2 се засяга съществуващ Път 1 и почти 80% от съществуващата контактна мрежа, но не се налага реконструкция на съществуващата част на спирка Ягодово и реконструкцията на общинския път Крумово-Ягодово е около 2 пъти по-къса от тази по вариант 1.

Смесен вариант, идентичен на проектното решение по вариант 2: предвижда удвояване на жп линията, чрез изграждане на нов път отдясно на съществуващият Път 1 по посока растящ километраж. В двата края на междугарието съществуващият Път 1 се превключва към 4-ти главен ПО в гара Крумово и 2-ри главен ПО в гара Катуница. Новият път изхожда от 3-ти главен ПО в гара Крумово и 1-ви главен ПО в гара Катуница. Вариантът засяга съществуващ Път 1 и почти 80% от съществуващата контактна мрежа, но не се налага реконструкция на съществуващата част на спирка Ягодово и реконструкцията на общинския път Крумово-Ягодово е около 2 пъти по-къса от тази по вариант 1.

3. Участък Гара Катунница: Съществуващата гара Катунница (ос приемно здание на км 168+633) е разменна гара с 3 коловоза. Гарата е разположена изцяло в права и е с максимална проектна скорост 160 км/ч. Гарата разполага с 2 перона с дължина 220 м. В гарата има изградени 2 пешеходни подлеза и един пътен надлез.

За гара Катунница са изготвени 2 проектни варианта. Съществуващото положение на гарата съответства на изискванията на настоящия проект за удвояване, но е необходимо да бъде добавена втора междуколовозна връзка за преминаване между главните коловози в западната гърловина (страна Крумово). И в двата проектни варианта, поради ограничените условия, тази връзка е добавена пред (по посока растящ километраж) стоманобетонния мост над река Асеница. Предвижда се запазване на съществуващите наклони и дължини на елементите на надлъжните профили. Също така се предвижда реконструкция на стълбището на пешеходния подлез при втори перон (между 2-ри и 3-ти коловози), тъй като ширината на перона не отговаря на актуалните изисквания на техническа спецификация за оперативна съвместимост (ТСОС) за лица с намалена подвижност.

Вариант 1 е при подобряване на функционалните възможности на гарата, като в източната гърловина се заменя съществуващата есова връзка от стрелки 1:9-300 с номера № 9 и № 11 на такава със стрелки 1:18.5-1200. Полезната дължина на 1-ви главен приемно-отправен (Път 1) се променя на 820 м. На 2-ри главен Път 2 полезната дължина не се променя, но се намалява „разширената“ полезна дължина (до стрелка № 11) на 668 м.

Вариант 2 е при запазване на съществуващата есова връзка от стрелки 1:9-300 с номера № 9 и № 11. При този вариант се запазват съществуващите полезни дължини на коловозите.

Смесен вариант, идентичен на проектното решение по вариант 2: предвижда запазване на съществуващата есова връзка от стрелки 1:9-300 с номера № 9 и № 11. При този вариант се запазват съществуващите полезни дължини на коловозите.

4. Участък Междугарие Катунница – Поповица: Съществуващото междугарие Катунница - Поповица е електрифицирана двойна жп линия с дължина 16.5 км. В междугарието има 3 спирки – Кочеве, Садово и Чешнегирово. *Съществуващото положение на междугарието съответства на изискванията към проекта за удвояване и не са необходими проектни мероприятия.*

5. Участък Разделен пост Поповица: Като съществуващо положение разглежданият участък е разделен пост за преминаване от двойна към единична жп линия и връзка с разтоварище. Разтоварището е от товаро-разтоварен глух коловоз, два маневрени коловоза и изтеглител. Разделният пост е разположен в права, разполага с два перона с дължина 225 м. В разделния пост има приемно здание с ос на км 185+547 и един пешеходен подлез. Разгледани са следните варианти:

Вариант 1 е при сценарий с ниски функционални изисквания към разглеждания експлоатационен пункт. Тогава съществуващото положение като разделен пост съответства на изискванията за удвояване, но е необходимо да се добави допълнителна връзка за преминаване между стария и новия текущи пътища. При този вариант е предвидено поставяне на втора „скоростна“ есова връзка от стрелки 1:18.5-1200 след връзката с разтоварището.

Вариант 2 е с по-големи функционални изисквания към разглеждания експлоатационен пункт. Необходима е неговата реконструкция в гара. При този вариант се предвижда гара Поповица с 3 приемно-отправни коловоза и разтоварище по надлъжна схема. Това са 1-ви приемно-отправен с полезна дължина 750 м, 2-ри главен приемно-отправен (Път 1) с полезна дължина 755 м, 3-ти главен приемно-отправен (Път 2) с полезна дължина 840 м. Разтоварището е свързано с всички коловози. То е с товаро-разтоварен глух коловоз с полезна дължина 285 м и изтеглителен коловоз с полезна дължина 300 м. Предвижда се втора есова връзка между главните коловози във всяка от гърловините на гарата. Запазват се съществуващите съоръжения

в гарата – перони, приемно здание, пешеходен подлез. Изгражда се площадка на разтоварището. Вариантът осигурява повишена пропускателна способност и като цяло по-големи функционално-експлоатационни възможности.

Смесен вариант, идентичен на проектното решение по вариант 2, който е с по-големи функционални изисквания към разглеждания експлоатационен пункт. Необходима е неговата реконструкция в гара. При този вариант се проектира гара Поповица с 3 приемно-отправни коловоза и разтоварище по надлъжна схема. Това са 1-ви приемно-отправен с полезна дължина 750 м, 2-ри главен приемно-отправен (Път 1) с полезна дължина 755 м, 3-ти главен приемно-отправен (Път 2) с полезна дължина 840 м. Разтоварището е свързано с всички коловози. То е с товаро-разтоварен глух коловоз с полезна дължина 285 м и изтеглителен коловоз с полезна дължина 300 м. Предвижда се втора есова връзка между главните коловози във всяка от гърловините на гарата. Запазват се съществуващите съоръжения в гарата – перони, приемно здание, пешеходен подлез.

6. Участък Междугарие Поповица – Първомай: Съществуващото междугарие Поповица – Първомай е електрифицирана жп линия с дължина 13.9 км. В участъка има една спирка - Винаца. На спирката няма приемно здание, има един перон с дължина 216 м в ляво на железният път. Оста на перона е на км 192+180. В междугарието има три пътни надлеза съответно на: км 186+194, км 192+064 и км 199+243 и един железопътен мост на км 196+704 с дължина 80 м. Контактната мрежа е разположена отдясно на железния път.

Вариант 1 запазва съществуващите параметри на кривите, както и наклоните и дължините в надлъжния профил на съществуващия Път 1. Предвижда се изграждане на нов Път 2 отляво на съществуващия Път 1 на разстояние 4.40 м между осите на двата пътя. Разстоянието между двата пътя е по-голямо в изходната гърловина на гара Поповица, в хоризонталната права при спирка Винаца и в края на междугарието преди гара Първомай (където Път 2 се привързва към 1-ви коловоз в гарата). Проектът включва реконструкция на перона в спирка Винаца и изграждането на нов перон (между двата пътя) и пешеходен надлез (пасарелка). По вариант 1 не се засяга съществуващ Път 1 и съществуващата контактната мрежа, но предвижда голямо отдалечаване между Път 1 и Път 2 (до 11.40 м).

Вариант 2 наподобява Вариант 1, като разликата е от км 190+670 до км 193+940. В този участък съществуващият Път 1 се измества в дясно (с 2.25 м) като запазва наклона си между двете хоризонтални криви. Път 2 е отляво на Път 1 на 4.40 м, така двата пътя минават в един и същ отвор на подлеза до спирка Винаца. Проектира се реконструкцията на перона в спирка Винаца и изграждането на нов перон (отдясно на железния път) и пешеходен надлез (пасарелка). По вариант 2 двата коловоза се движат успоредно без да се раздалечават, но предвижда изместване на част от съществуващият Път 1 и нова контактна мрежа в участъка на изместването.

Смесен вариант, идентичен на проектното решение по вариант 1: запазва съществуващите параметри на кривите, както и наклоните и дължините в надлъжния профил на съществуващия Път 1. Предвижда се изграждане на нов Път 2 отляво на съществуващия Път 1 на разстояние 4.40 м между осите на двата пътя. Разстоянието между двата пътя е по-голямо в изходната гърловина на гара Поповица, в хоризонталната права при спирка Винаца и в края на междугарието преди гара Първомай (където Път 2 се привързва към 1-ви коловоз в гарата). Проектът включва реконструкция на перона в спирка Винаца и изграждането на нов перон (между двата пътя) и пешеходен надлез (пасарелка). По този вариант не се засяга съществуващ Път 1 и съществуващата контактната мрежа, но предвижда голямо отдалечаване между Път 1 и Път 2 (до 11.40 м).

7. Участък Гара Първомай: Гара Първомай има 5 експлоатационни, приемно-отправни коловоза съответно с полезни дължини: първи – 814 м; втори главен – 782 м, трети (индустриален) – 755м; четвърти – 790 м; пети – 831 м, пет предпазни (глухи) коловоза като

един от тях е индустриален. В гарата е разположена изцяло в права с проектна скорост 160 км/ч. Гара Първомай разполага с 2 перона с дължина 400 м, един пешеходен подлез и една пасарелка. През гарата минава един пътен подлез. Приемното здание се намира от северната страна на гарата.

Проектирани са два еднакви варианта, **варианти 1 и 2**, и се състоят единствено в поставянето на нов S със стрелки 1:18,5-1200 и съответно 1:9-300 във входната гърловина на гарата между първи и втори коловоз, което позволява при вариант 1 и 2 за междугарие Поповица - Първомай да има възможност за смяна на коловозите.

Смесен вариант, идентичен на проектното решение по вариант 2: състои се в поставянето на нов S със стрелки 1:18,5-1200 и съответно 1:9-300 във входната гърловина на гарата между първи и втори коловоз, което позволява при този вариант за междугарие Поповица - Първомай да има възможност за смяна на коловозите.

8. Участък Междугарие Първомай – Караджалово: Съществуващото междугарие Първомай - Караджалово е електрифицирана жп линия с дължина 5.4 км. В междугарието има 2 криви, проектната скорост в целия участък е 160 км/ч. В междугарието има един пътен надлез на км 206+485, един пътен подлез на км 202+930 и един железопътен мост на км 207+475 с дължина 20 м. Контактната мрежа е разположена отдясно на железния път.

Проектът предвижда запазване на съществуващите параметри на кривите, наклоните и дължините в надлъжния профил на съществуващият Път 1. **Вариант 1** представлява изграждане на нов Път 2 отляво на съществуващия Път 1 на разстояние 4.40 м между осите на двата пътя. Път 2 е продължение на коловоз 4 в гара Първомай и коловоз 2 в гара Караджалово. За да бъде възможно привързването с коловозите в двете гари разстоянието между двата пътя е по-голямо съответно: 4.75 м след гара Първомай и 5.75 м преди гара Караджалово.

При вариант 2 не се предвижда удвояване на участъка, междугарието остава еднопътна линия.

Смесен вариант, идентичен на проектното решение по вариант 1: предвижда изграждане на нов Път 2 отляво на съществуващия Път 1 на разстояние 4.40 м между осите на двата пътя. Път 2 е продължение на коловоз 4 в гара Първомай и коловоз 2 в гара Караджалово. За да бъде възможно привързването с коловозите в двете гари разстоянието между двата пътя е по-голямо съответно: 4.75 м след гара Първомай и 5.75 м преди гара Караджалово.

9. Участък Гара Караджалово: Гара Караджалово има 3 експлоатационни, приемно-отправни коловоза, първи главен с полезна дължина 1124 м, втори – 820 м и трети – 729 м, и 5 предпазни (глухи) коловоза. На територията на гарата няма индустриални коловози.

Гарата е разположена в права с наклон 0,00%. Стрелките в гарата са 1:18,5-1200 и 1:9-300. Има 2 перона с дължина 220 м свързани с пешеходен подлез. Приемното здание е от южната страна.

За гарата има изготвен един вариант, който се състои в поставянето на S връзка със стрелки 1:18,5-1200, което позволява осъществяването на *вариант 1* за междугарие Първомай - Караджалово.

Смесен вариант, идентичен на проектното решение по вариант 1: предвижда поставянето на S връзка със стрелки 1:18,5-1200, което позволява осъществяването на този вариант за междугарие Първомай - Караджалово.

10. Участък Междугарие Караджалово – Ябълково: Съществуващото междугарие Караджалово - Ябълково е електрифицирана жп линия с дължина 10.0 км. В междугарието има 5 криви, проектната скорост в целият участък е 160 км/ч. В междугарието има 2 спирки – Скобелево с ос приемно здание на км 212+361 и Сталево с ос приемно здание на км 214+839.

Спирка Скобелево има 2 перона с дължина 220 м и приемна сграда. В междугарието има 2 пътни надлеза съответно на: км 209+979; км 211+973 и един пътен подлез на км 217+123 и 6

железопътни моста съответно на: км 209+005 с дължина 14 м; км 209+672 с дължина 34 м; км 210+169 с дължина 5 м; км 211+094 с дължина 15 м; км 213+378 с дължина 31 м; км 213+795 с дължина 10 м. Контактната мрежа е разположена отдясно на железния път.

Проектът предвижда запазване на съществуващите параметри на кривите, наклоните и дължините в надлъжния профил на съществуващия Път 1.

Вариант 1 разглежда изграждане на нов Път 2 отляво на съществуващия Път 1 на разстояние 4.40 м между осите на двата пътя. Път 2 е продължение на коловоз 2 в гара Караджалово, където двата пътя са на 5.75 м, и коловоз 2 в гара Ябълково (с междуосие 5.75 м). Предвижда се нов перон на спирка Сталево.

При **вариант 2** участъкът до спирка Скобелево (км 212+068) остава еднопътна линия. Спирка Скобелево става гара, изграждат се 2 нови коловоза – един в ляво на Път 1 (коловоз 1) на 4.40 м с дължина 987 м и един отдясно на 10.25 м с дължина 1 110 м. В гарата ще има 8 стрелки 1:9-300. Предвижда се реконструкция на съществуващите перон 2 и пешеходен подлез. В участъкът след гара Скобелево се изгражда нов Път 2 от дясно на съществуващия Път 1 на 4.40 м, Път 2 е продължение на коловоз 1 в новата гара Скобелево и се привързва с коловоз 2 в гара Ябълково (с междуосие 5.75 м). Проектира се нов перон на спирка Сталево отляво на Път 1. Този вариант предвижда изграждане на нова гара, а участъкът от Караджалово до Скобелево остава еднопътна жп линия.

Смесен вариант, идентичен на проектното решение по вариант 1.

11. Участък Гара Ябълково: Гара Ябълково разполага с 4 експлоатационни коловоза, 2 от тях са приемно-отправни: първи (индустриален) с полезна дължина 879 м и втори главен с полезна дължина 762 м, другите 2 са маневрени: трети с полезна дължина 250 м и четвърти с полезна дължина 250 м, и три предпазни (глухи) коловоза. Гарата е разположена в права с преобладаващ наклон 0,00%. Използвани са стрелки 1:9-300. На територията на гарата има два перона с дължина 220 м, един пешеходен подлез, който ги свързва, и един жп мост. Приемното здание е от югозападната страна.

За гарата е разработен **Вариант 1**, при който в източната гърловина се предвижда още един брой есово съединение от стрелки 1:18,5-1200. При това решение се запазват съществуващите полезни дължини на коловозите съответно 762 м и 879 м.

Смесен вариант, идентичен на проектното решение по вариант 1: предвижда се в източната гърловина още един брой есово съединение от стрелки 1:18,5-1200. При това решение се запазват съществуващите полезни дължини на коловозите.

12. Участък Междугарие Ябълково – Димитровград: Съществуващото междугарие Ябълково - Димитровград е електрифицирана жп линия с дължина 11.4 км. В междугарието има 7 криви, проектната скорост в участъка е 160 км/ч. В междугарието има една спирка – Крум (ос приемно здание на км 224+554), пешеходен подлез, един перон с дължина 220 м и приемно здание отдясно на съществуващият Път 1. В участъка има три пътни надлеза на км 220+312, км 221+983 и км 224,270 и три железопътни моста съответно на: км 221+700 с дължина 10 м; км 226+660 с дължина 7 м; км 228+970 с дължина 66 м. Контактната мрежа е разположена отдясно на железния път.

Предвижда се запазване на съществуващите параметри на кривите в план, както и наклоните и дължините в надлъжния профил на съществуващия Път 1.

Предвижда се изграждане на нов Път 2 отляво на Път 1 на 4.40 м и нов перон в ляво на съществуващия път на спирка Крум. Проектният Път 2 е продължение на коловоз 2 в гара Ябълково и коловоз 2 в гара Димитровград. Проектът не разглежда други варианти.

Смесен вариант, идентичен на проектното решение по изготвения проектен вариант.

13. Участък Гара Димитровград: Съществуващата гара Димитровград (ос приемно здание на км 232+345) е възелна участъкова гара с два обособени района по надлъжна схема – пътнически парк и товарен парк. В гарата се пресичат две направления: Михайлово-Подкова и Пловдив-Свиленград. Пътническият парк е с 7 приемно-отправни коловоза с полезна дължина от 250 м до 764 м. Товарният парк е с 3 главни коловоза, 5 приемно-отправни коловоза, 9 разпределителни коловоза, 2 изтеглителни коловоза, локомотивно депо, коловозна група за обслужване на местна товаро-разтоварна дейност. В западния край на гарата от северната страна има връзка към тягова подстанция, а от южната - връзка към индустриален клон за кариера. В източния край на гарата има връзка към индустриален клон за химически комбинат. Гарата е разположена предимно в права, при източната гърловина на товарния парк е в крива. Проектната скорост за участъка е 160 км/ч. Гарата разполага с 4 перона: три с дължина 400 м и един с дължина 200 м. В гарата има изградени две пешеходни пасарелки, един пешеходен надлез, два пътни надлеза и един мост.

Съществуващото положение на гарата съответства на изискванията към проекта за удвояване и не са необходими проектни мероприятия по коловозното решение.

14. Участък Междугарие Димитровград – Нова Надежда: Съществуващото междугарие Димитровград - Нова Надежда е електрифицирана единична жп линия с дължина 9.7 км. Проектната скорост в целия участък е 160 км/ч. В междугарието има една спирка – Черногорово на км 236+929 разположена във висок насип. Перонът на спирката с дължина 100 м се намира отдясно на железния път. В междугарието има един пътен подлез на км 237+110 и един пътен надлез на км 238+604. Контактната мрежа е разположена отдясно на железния път. В почти целия участък съществуващият железен път е разположен относително в средата спрямо границите на имотите собственост на възложителя.

По проект се предвижда запазване на съществуващите параметри на кривите в план, както и на наклоните и дължините в надлъжен профил. Проектира се изграждането на втори допълнителен перон и нов пешеходен подлез в спирка Черногорово.

Вариант 1 представлява удвояване на жп линията, чрез изграждане на Път 2 отляво на съществуващия Път 1. Новият Път 2 е продължение и изхожда от находящите се също отляво 2-ри главен приемно-отправен коловоз (Път 2)(8-ми главен в товарния парк) в гара Димитровград и 2-ри главен приемно-отправен коловоз (Път 2) в гара Нова Надежда. При този вариант съществуващия Път 1 не се засяга, като изграждането на новият железен път ще се извършва от съответните втори главни коловози в гарите. По вариант 1 не се засяга съществуващ Път 1, съществуващата контактна мрежа и съществуващата част на спирка Черногорово.

Вариант 2 представлява удвояване на жп линията, чрез изграждане на нов път отдясно на съществуващия Път 1. В двата края на междугарието съществуващият Път 1 се превключва към 2-ри главен приемно-отправен коловоз (8-ми главен в товарния парк) в гара Димитровград и 2-ри главен приемно-отправен коловоз в гара Нова Надежда. Новият път изхожда от 3-ти главен приемно-отправен коловоз (9-ти главен в товарния парк) в гара Димитровград и 1-ви главен приемно-отправен коловоз в гара Нова Надежда. По вариант 2 подобренията конфигурация позволява известно удължаване на гара Нова Надежда в северозападна посока, но засяга почти цялата съществуваща контактна мрежа.

Смесен вариант, идентичен на проектното решение по вариант 1: предвижда удвояване на железопътната линия, чрез изграждане на Път 2 отляво на съществуващия Път 1. Новият Път 2 е продължение и изхожда от находящите се също отляво 2-ри главен приемно-отправен коловоз (Път 2)(8-ми главен в товарния парк) в гара Димитровград и 2-ри главен приемно-отправен коловоз (Път 2) в гара Нова Надежда. При този вариант съществуващият Път 1 не се засяга, като изграждането на новият железен път ще се извършва от съответните втори главни коловози в гарите. По вариант 1 не се засяга съществуващ Път 1, съществуващата контактна мрежа и съществуващата част на спирка Черногорово.

15. Участък Гара Нова Надежда: Съществуващата гара Нова Надежда (ос приемно здание на км 244+483) е разменна гара с 2 коловоза. Това са 1-ви главен приемно-отправен коловоз (Път 1) с полезна дължина 790 м, 2-ри главен приемно-отправен коловоз (Път 2) с полезна дължина 738 м. Гарата е разположена изцяло в права и е с максимална проектна скорост 160 км/ч. Гарата разполага с 2 перона – единия с дължина 220 м, а другия 100 м. В гарата има изградени една пешеходна пасарелка и един пътен надлез.

Съществуващото положение съответства само частично на изискванията на проекта за удвояване при различните сценарии за целия обект. Двата проектни варианта (вариант 1 и 2) предвиждат запазване на съществуващите наклони и дължини на елементите на надлъжните профили.

Проектният **Вариант 1** е когато се предвижда удвояване на следващото междугарие Нова Надежда – Симеоновград. Тогава съществуващото положение на гарата съответства на изискванията за удвояване, но е необходимо да се добави допълнителна връзка за преминаване между главните коловози във всяка от гърловините на гарата. Поради ограничените условия и за избягване на чувствително намаление на полезната дължина на коловозите вариантът предвижда изпълнение на двойно (бретелно) коловозно съединение в северозападната и югоизточната гърловина на гарата. В този вариант се променя полезната дължина на 1-ви главен приемно-отправен коловоз (Път 1) на 738 м. Вариантът предвижда минимална реконструкция, но не съответства при сценарий за удвояване със запазване на междугарие Нова Надежда - Симеоновград като единично.

Вариант 2 е когато се предвижда запазване на следващото междугарие Нова Надежда - Симеоновград като единична жп линия. Тогава съществуващото положение на гарата не отговаря на изискванията за удвояване и е необходима реконструкция. При този вариант се проектира гара Нова Надежда да бъде с 3 приемно-отправни коловоза. Това са 1-ви главен приемно-отправен коловоз (Път 1) с полезна дължина 799 м, 2-ри главен приемно-отправен коловоз (Път 2) с полезната дължина 750 м, 3-ти приемно-отправен коловоз с полезната дължина 722 м. Запазват се съществуващите съоръжения в гарата – приемно здание, пешеходна пасарелка. Единият перон с дължина 100 м се разширява и удължава до 220 м. Вариантът предвижда повишена пропускателна способност, но налага голяма реконструкция и свързано с още по-голяма реконструкция на междугарие Нова Надежда – Симеоновград.

Смесен вариант, идентичен на съществуващото положение, като се запази удвояване на съществуващата схема на гарата. Съществуващото положение на гарата съответства на изискванията за удвояване, като се налага да се добави допълнителна връзка за преминаване между главните коловози в правата част около км 256+000 между кривата в междугарието в посока Симеоновград, където има достатъчна дължина на правия елемент и зоната без вертикална крива.

16. Участък Междугарие Нова Надежда - Симеоновград: Съществуващото междугарие Нова Надежда - Симеоновград е единична електрифицирана жп линия с дължина 9 км и проектна скорост 160 км/ч. Изключение прави хоризонталната крива пред входната гърловина на гара Симеоновград, която е с проектна скорост 130 км/ч.

В междугарието има една жп спирка – Константиново, с перон с дължина 100 м разположен от дясно спрямо нарастващия километраж. В участъка има две мостови съоръжения, на км 254+030 и км 254+455, с дължини от 62 м и 64 м. Трасето на съществуващата жп линия се доближава до р. Марица в няколко зони, като в тези зони съществуващите откоси са укрепени срещу ерозионното въздействие на високите води на реката. Също така в участъка линията се доближава до републикански път III-8007 от км 252+200 до км 253+450, а на км 253+883 жп линията се пресича на две нива с републикански път II-503. Пътното съоръжение представлява мост над река Марица, като в последния му отвор преминава жп линията.

Във **вариант 1** при пресичането на път П-503 новия коловоз отстои от съществуващия стълб на моста (надлеза) на 2.55 м. В зоната на мостовете на км 254+030 и км 254+456 новата линия е отдалечена на междуколовозно разстояние минимум 9.00 м за осигуряване изграждането на бъдещите съоръжения без да се засягат съществуващите мостове. При спирка Константиново се предвижда изграждането на нов перон с дължина 100 м. Достъпът на пътници до новия перон ще се осъществи чрез нов пешеходен надлез. На км 254+660 съществуващият пешеходен надлез ще бъде заменен с нов. По вариант 1 не се прекъсва влаковото движение; контактната мрежа в междугарието няма да бъде реконструирана; мостовете ще бъдат удвоени без или с минимални строителни мероприятия върху съществуващите съоръжения; под пътния надлез трасето на новия коловоз ще преминава в един и същи отвор заедно със съществуващата жп линия; съществуващият перон в спирката ще бъде запазен.

Вариант 2 се различава от Вариант 1 в участъка от км 252+780 до км 255+000, в който Път 2 (нов) се превключва в трасето на съществуващия коловоз, като преминава по трасето на съществуващата жп линия през мостовете на км 254+030 и км 254+456 и се включва в трети гаров коловоз. Същевременно Път 1 преминава по ново трасе от дясно на съществуващия коловоз на междуколовозно разстояние минимум 9.00 м, като се включва във втори гаров коловоз. Преминаването под път П-503 ще бъде от дясно на съществуващата линия. По вариант 2 преминава в средата на последния отвор на съществуващия пътен надлез на км 253+883. При реализация на вариант 2 превключването на новата жп линия в съществуващата ще изисква прекъсване на влаковото движение.

Смесен вариант, идентичен на проектното решение по вариант 1, удвояване в участъка от лявата страна на съществуващото трасе: при варианта пресичането на път П-503 новия коловоз отстои от съществуващия стълб на моста (надлеза) на 2.55 м. В зоната на мостовете на км 254+030 и км 254+456 новата линия е отдалечена на междуколовозно разстояние минимум 9.00 м за осигуряване изграждането на бъдещите съоръжения без да се засягат съществуващите мостове. При спирка Константиново се предвижда изграждането на нов перон с дължина 100 м. Достъпът на пътници до новия перон ще се осъществи чрез нов пешеходен надлез. На км 254+660 съществуващият пешеходен надлез ще бъде заменен с нов. По този вариант не се прекъсва влаковото движение; контактната мрежа в междугарието няма да бъде реконструирана; мостовете ще бъдат удвоени без или с минимални строителни мероприятия върху съществуващите съоръжения; под пътния надлез трасето на новия коловоз ще преминава в един и същи отвор заедно със съществуващата жп линия; съществуващият перон в спирката ще бъде запазен.

17. Участък Гара Симеоновград: Гара Симеоновград е възлова, разположена на първа жп линия между гара Нова Надежда и разделен пост (РП) Харманли-Запад (гара Любимец). Гарата е крайна гара за жп линия № 83 Нова Загора – Симеоновград. Ситуационно гарата е разположена в лява хоризонтална крива с $R = 1500$ м и преходни крива с дължина 224 м. Приемното здание на гарата се намира на км 255+466 от дясно на нарастващия километраж. Съществуващата гара е с шест приемно-отправни двустранно свързани електрифицирани коловоза.

Това са 1-ви коловоз с полезна дължина 750 м, 2-ри коловоз с полезна дължина 863 м, 3-ти коловоз с полезна дължина 864 м, 4-ти коловоз с полезна дължина 660 м, 5-ти коловоз с полезна дължина 580 м, 6-ти коловоз с полезна дължина 580 м, изтеглителен и маневрен страна Пловдив с полезна дължина 250 м, разтоварищен и рампен с полезна дължина 280 м, предпазен страна Пловдив с полезна дължина 30 м, предпазен страна Харманли, който е продължение на 1-ви с полезна дължина 50 м и предпазен страна Харманли, продължение на 3-ти с полезна дължина 50 м. Проектната скорост по главния коловоз е 160 км/ч.

В гарата са изградени два перона, свързани с пешеходен надлез оборудван с асансьори. Пешеходният надлез осигурява безконфликтен маршрут на пътниците и лицата с намалена

подвижност до пероните. Освен това пасарелката служи и за връзка между двете жилищни зони разположени северно и южно от гаровата платформа.

Първи перон е едностранен разположен пред приемно здание с дължина 220 м и широчина 5.00 м, като в района на пешеходния надлез се разширява до 10.25 м. Втори перон е двустранен, разположен между 3-ти и 4-ти коловози с дължина 220 м и с променлива широчина от 4.80 м до 8.30 м. Височината на двата перона е 0.55 м над глава релса, а отстоянието на перонните бордюри от ос коловоз – 1.75 м плюс допълнително разширение заради влиянието на кривата. На км 255+730 е разположен пътен подлез.

При **вариант 1** удвояването от лявата страна в междугарията Нова Надежда – Симеоновград и Симеоновград – Любимец ще наложи цялостна реконструкция на двете гърловини на гара Симеоновград. В гърловината страна Нова Надежда, бъдещия Път 2 се включва в трети коловоз като по този начин измества на север коловоза по направление Нова Загора. Това ще наложи изместване на съществуващия прелез на км 254+686. В гърловината страна Любимец, новият Път 2 ще доведе до промяна на разположението на стрелките, за да се осигури изграждането на предпазен коловоз, който да го охранява. Реконструкцията на двете гърловини няма да засегне пероните и пътния подлез в гарата. При този вариант на гарата полезните дължини на коловозите ще бъдат както следва – 760 м (1-ви), 883 м (2-ри), 952 м (3-ти), 740 м (4-ти), 653 м (5-ти) и 650 м (6-ти). По вариант 1 реконструкцията на гърловините може да се осъществи без прекъсване на движението на влаковете, с осигуряване на поне два коловоза в експлоатация; запазват се пероните, пешеходния надлез и пътния подлез в гарата; - увеличават се полезните дължини на приемно-отправните коловози.

Ситуационното решение на **Вариант 2** наподобява това от Вариант 1. Както при Вариант 1, в гарата се запазват пероните, пешеходния надлез и пътния подлез. При този вариант на гарата коловозите ще бъдат със следните полезни дължини – 781 м (1-ви), 850 м (2-ри), 893 м (3-ти), 731 м (4-ти), 640 м (5-ти) и 640 м (6-ти). По вариант 2 се запазват пероните, пешеходния надлез и пътния подлез в гарата; - увеличават се полезните дължини на приемно-отправните коловози. При реализация на вариант 2 поради спецификата на ситуационното решение в междугарията Нова Надежда – Симеоновград ще се наложи да има временни прекъсвания на влаковото движение.

Смесен вариант, идентичен на проектното решение по вариант 1.

18. Участък Междугарие Симеоновград – Любимец: Съществуващата жп линия в участъка е единична електрифицирана с проектна скорост 160 км/ч. В междугарията има две жп спирки – Преславец и Бисер. Перонът на спирка Преславец е с дължина 100 м, а на спирка Бисер е с дължина 220 м. Пероните на двете спирки са разположени от дясно спрямо нарастващия километраж. Освен двете спирки, в междугарията са разположени два Разделни поста (РП) – Харманли-Запад на км 266+532 и Харманли-изток на км 217+280 по съществуващия километраж. Разделните постове осигуряват свързването на гара Харманли с жп линията за скорост 160 км/ч. Проектната скорост на железопътната линия РП Харманли-Запад – гара Харманли – РП Харманли-изток е 80 км/ч.

В участъка разделен пост Харманли-Запад – гара Харманли – разделен пост Харманли-изток на км 1+857 е разположена спирка Харманли, перонът на спирката е с дължина 230 м. Ос приемно здание (ПЗ) на гара Харманли е на км 3+557. Гарата е с три двустранно свързани приемно-отправни коловоза и един глух коловоз като всички са електрифицирани и съответно с полезни дължини от 223 м (1-ви коловоз), 600 м (2-ри коловоз), 520 м (3-ти коловоз) и 335 м (2-ри глух коловоз). Пероните в гарата са два като първи перон е разположен пред ПЗ, а втори – между първи и втори коловоз. Първи перон е с дължина 75 м. Втори перон е с дължина 220 м. Перонът ще бъде едностранен с ширина 3 м, като ще обслужва пътниците от коловоз № 2 (главен коловоз). Връзката между втори перон и перона пред приемно здание се осъществява

посредством две пешеходни мостчета, както и чрез рампата за лица с намалена подвижност, която служи за преодоляване на денивелацията от горен ръб перон до ниво пешеходно мостче.

В участъка Симеоновград – Любимец има девет мостови съоръжения като те са на км 260+111, км 260+456, км 261+568, км 262+193, км 263+473, км 264+780, км 265+136 – премоства АМ „Марица“, км 268+188, км 284+720 и с дължини съответно по 54 м, 92 м, 96.50 м, 194 м, 37.50 м, 54 м, 62 м, 90 м, и 52.15 м. В участъка РП Харманли-Запад – гара Харманли – РП Харманли-изток, моста с по-голяма дължина се намира на км 1+573 с дължина 70.80 м. Трасето на съществуващата жп линия се доближава до река Марица в зоната от км 271+100 до км 273+575. В тази зона съществуващите откоси са укрепени срещу ерозионното въздействие на високите води на реката.

За участъка са изготвени 2 проектни варианта, като проектното решение за вариант 2 съвпада с това на вариант 1.

При **варианти 1 и 2**, удвояването в участъка Симеоновград – Любимец ще бъде от лявата страна на съществуващото трасе. Новият коловоз ще следва геометрията на съществуващия. Минималното междуколовозно разстояние ще бъде 4.40 м. Минималният радиус на хоризонтална крива е $R = 1640$ м с преходни криви с дължина 224 м за скорост 160 км/ч. В зоната на мостовете новата линия ще бъде отдалечена на междуколовозно разстояние минимум 9.00 м за осигуряване изграждането на бъдещите съоръжения без да се засягат съществуващите мостове. В двата разделни поста междуколовозното разстояние ще бъде 5.20 м, за да се осигури монтирането на новите стрелки. При спирка Преславец се предвижда изграждането на нов перон с дължина 100 м, а в спирка Бисер новият перон ще бъде с дължина 220 м. Достъпът на пътници до новия перон в двете спирки ще се осъществи чрез нови пешеходни надлези. При вариант 1 и 2 не се прекъсва влаковото движение; контактната мрежа в междугарията няма да бъде реконструирана; мостовете ще бъдат удвоени без или с минимални строителни мероприятия върху съществуващите съоръжения; съществуващите перони в спирките ще бъдат запазени. В зоната на сближаване на жп линията и р. Марица ще се изградят нови укрепени откоси на насипите на удвоения коловоз.

Смесен вариант, идентичен на проектното решение по вариант 1.

19. Участък Гара Любимец: Съществуващата гара Любимец (ос приемно здание на км 286+283) е междинна гара с 3 приемно отправни коловоза, маневрен и 2 гаражни коловоза. Това са 1-ви главен приемно-отправен коловоз (Път 2) с полезна дължина 750 м, 2-ри главен приемно-отправен коловоз (Път 1) с полезна дължина 600 м, 3-ти приемно-отправен коловоз с полезна дължина 528 м, 4-ти маневрен коловоз с полезна дължина 214 м, 1-ви глух(1Г) гаражен коловоз с полезна дължина 112 м, 2-ри глух(2Г) гаражен коловоз с полезна дължина 185 м. В южния край на 4-ти коловоз има връзка към индустриален клон. В южната гърловина от 3-ти приемно-отправен коловоз има връзка към друг индустриален клон. Гарата е разположена изцяло в права и е с максимална проектна скорост 160 км/ч. Гарата е почти изцяло в наклон -1.5%. Тя разполага с 2 перона с дължина 220 м. В гарата има изградени пешеходна пасарелка, пътен подлез и сграда.

Съществуващото положение на гарата съответства на изискванията на проекта за удвояване, но е необходимо да се добави допълнителна връзка за преминаване между главните коловози във всяка от гърловините на гарата. В северната гърловина това е проблемно да се направи, тъй като гарата е невъзможно да се развие на север поради кривата от междугариято. И при двата варианта се предвижда реконструкция на северната гърловина, която се състои в добавяне на втора есова връзка на главните коловози и съответно удължаване на юг, при което се скъсяват коловози и перон. Това скъсяване се компенсира с изместване на юг на южната гърловина. В нея също се добавя втора есова връзка на главните коловози. Скъсеният перон се удължава в южна посока. Предвижда се запазване на съществуващите наклони и дължини на елементите на надлъжните профили.

Вариант 1 е вариант на изметване на южната гърловина на юг, при който се измества съществуваща връзка с 3-ти приемно-отправен коловоз и индустриален клон (стрелки № 9 и № 11), с което се компенсират скъсяването и дори се подобрява полезната дължина на 2-ри главен коловоз. Полезните дължини на коловозите се изменят съответно - 1-ви 822 m, 2-ри 655 m, 3-ти 203 m (611 m до стрелка № 11).

Вариант 2 е вариант на изметване на южната гърловина на юг, при който отделянето на индустриалния клон от 3-ти приемно-отправен коловоз се осъществява напречно (паралелно). От стрелка на 3-ти приемно-отправен коловоз се отделя паралелно допълнителен коловоз за индустриалния клон. Същевременно 3-ти приемно-отправен коловоз се удължава до максимална възможност. Полезните дължини на коловозите се изменят съответно - 1-ви 794 m, 2-ри 757 m, 3-ти 203 m (490 m до стрелка № 11).

Смесен вариант, идентичен на проектното решение по вариант 2: предвижда изметване на южната гърловина на юг, при който отделянето на индустриалния клон от 3-ти приемно-отправен коловоз се осъществява напречно (паралелно). От стрелка на 3-ти приемно-отправен коловоз се отделя паралелно допълнителен коловоз за индустриалния клон. Същевременно 3-ти приемно-отправен коловоз се удължава до максимална възможност. Полезните дължини на коловозите се изменят съответно - 1-ви 794 m, 2-ри 757 m, 3-ти 203 m (490 m до стрелка № 11).

20. Участък Междугарие Любимец – Свиленград: Съществуващото междугарие Любимец - Свиленград е електрифицирана единична жп линия с дължина 8.5 км, с проектна скорост в целия участък - 160 км/ч.

В междугарието няма спирки. В участъка има 2 пътни надлеза на км 288+222 и км 294+977. Също така са изградени 3 стоманобетонни моста – над Белишка река на км 288+713, над Лозенска река на км 291+557, над Сива река на км 293+901. Контактната мрежа е разположена отдясно на железния път. В по-голямата част на участъка съществуващият железен път е разположен относително в средата спрямо границите на имотите собственост на възложителя.

Предвижда се запазване на съществуващите параметри на кривите, наклоните и дължините в надлъжен профил.

Вариант 1 представлява удвояване на жп линията, чрез изграждане на Път 2 отляво на съществуващия Път 1. Новият Път 2 е продължение и изхожда от находящите се също отляво 1-ви главен приемно-отправен коловоз (Път 2) в гара Любимец и 2-ри главен приемно-отправен коловоз (Път 2) (7-ми главен в задържащата гара) в гара Свиленград. При този вариант съществуващият Път 1 не се засяга, като изграждането на новият железен път ще се извършва от съответните втори главни коловози в гарите. При вариант 1 не се засяга съществуващ Път 1; не се засяга съществуващата контактна мрежа; не се засягат съществуващите мостове.

Вариант 2 представлява удвояване на жп линията, чрез изграждане на нов път отдясно на съществуващият Път 1. В двата края на междугарието съществуващият Път 1 се превключва към 1-ви главен приемно-отправен коловоз в гара Любимец и 2-ти главен приемно-отправен коловоз (7-ми главен в задържащата гара) в гара Свиленград. Новият път изхожда от 2-ри главен приемно-отправен коловоз в гара Любимец и 3-ти главен приемно-отправен коловоз (8-ми главен в задържащата гара) в гара Свиленград. При вариант 2 се засяга съществуващ Път 1; засяга се почти цялата съществуваща контактна мрежа; реконструкция на съществуващ мост над Белишка река; стеснени условия при част от корекцията на Сива река.

Смесен вариант, идентичен на проектното решение по вариант 1.

21. Участък Гара Свиленград: Съществуващата гара Свиленград (ос приемно здание на км 296+792) е гранична възелна участъкова гара с 3 обособени района по надлъжна схема - пътническа гара/парк, задържаща (товарна) гара/парк, локомотивно депо/екипировъчен пункт и товаро-разтоварна група. Пътническата гара е с 6 приемно-отправни коловоза: 1-ви приемно-отправен коловоз с полезна дължина 795 m, 2-ри главен приемно-отправен коловоз по направление Турция с полезна дължина 822 m, 3-ти главен приемно-отправен коловоз по

направление Турция с полезна дължина 920 м, 4-ти приемно-отправен коловоз с полезна дължина 730 м явяващ се и главен към направление Гърция, 5-ти приемно-отправен коловоз с полезна дължина 560 м, 6-ти приемно-отправен коловоз с полезна дължина 283 м. Надлъжно пред (по посока растящ километраж) пътническата гара е задържащата гара. Гарата е с 2 главни коловоза, 4 приемно-отправни коловоза и 1 товаро-разтоварен коловоз, явяващ се и коловоз за дезинфекция. Напречно на пътническата гара от северозападна страна под ъгъл се разполага локомотивно депо/екипировъчен пункт и товаро-разтоварната коловозна група. Пак от срещуположната страна на приемно здание от 6-ти коловоз на пътническата гара има връзки към индустриален клон петролна база. От страна на приемното здание от 1-ви коловоз на пътническата гара има връзка към коловози обслужващи опорния пункт. В началото на гарата (респективно на задържащата гара) по растящ километраж (северозападен край) изхожда връзка към дежурен пункт Свиленград. Гарата е разположена предимно в права. При пътническата гара след пероните (по посока растящ километраж) е в крива с дължина около 80 м. Проектната скорост за участъка е 160 км/ч. Гарата е с наклон -1.35‰ в задържащата гара, хоризонтала и наклон -1.5‰ в пътническата и 4.04‰ в югоизточната гърловина. Гарата разполага с 2 перона с дължина 400 м и 1 с дължина 107 м. В гарата има изградени пешеходна пасарелка, стоманобетонен мост над Мезешка река, сгради и съоръжения (стационарна рентгенова система и др.) обслужващи агенция Митници. Допълнително гарата е екипирана с рамка за външна дезинфекция и радиационен портален монитор.

Съществуващото положение на гарата съответства на изискванията на проекта за удвояване, но е необходимо да се добави допълнителна връзка за преминаване между главните коловози. Двата проектни варианта предвиждат запазване на съществуващите наклони и дължини на елементите на надлъжните профили.

Вариант 1 е при сценарии, в които се предвижда удвояване на междугарията от двете страни на гарата. При него допълнителната връзка се добавя във всяка от гърловините на гарата. В югоизточната гърловина това е проблемно да се направи, тъй като гарата се скъсява за да се освободи място за междугарията при удвояване, което е силно ограничено от стационарната рентгенова система. За избягване на чувствително намаление на полезната дължина на коловозите вариантът предвижда изпълнение на двойно (бретелно) коловозно съединение, като полезните дължини на коловозите се изменят съответно - 1-ви 734 м, 2-ри 761 м, 3-ти 814 м, 4-ти 617 м, 5-ти 448 м, 6-ти 171 м. Вариант 1 осигурява изпълнение на удвояването на следващото междугарие Свиленград-турска граница.

Алтернативно решение на вариант 1: При него допълнителната връзка в югоизточната гърловина (страна Турция) се добавя след първата крива от междугарията или в началото на първата права от междугарията (намираща се непосредствено след отделянето на трасето към гръцка граница). По този начин се избягва скъсяването на гарата, намалява се обема на реконструкцията на югоизточната гърловина и се облекчава решението за трасе на новия втори коловоз (Път 2) до новата допълнителна есова връзка. Изменят се полезните дължини само на 1-ви и 2-ри коловози – съответно на 763 м и на 817 м. Вариантът осигурява изпълнение на удвояването на следващото междугарие Свиленград-турска граница, есови връзки на главните коловози и по-малка реконструкция отколкото при вариант 1.

Вариант 2 е при сценарий, в който се предвижда запазване на следващото междугарие Свиленград - Генералово като единична жп линия. При този вариант допълнителната връзка се добавя само в северозападната гърловина на гарата. Вариант 2 не е възможен при сценарии на удвояване на следващото междугарие Свиленград-турска граница. Този вариант не е възможен при сценарии на удвояване на следващото междугарие Свиленград-турска граница.

Смесен вариант, идентичен на алтернативното решение на вариант 1.

22. Участък Междугарие Свиленград – Турска граница: Съществуващото междугарие Свиленград – Турска граница е електрифицирана жп линия с дължина 17.9 км. В междугарията

има 13 криви с обща дължина, проектната скорост в участъка е 160 км/ч с изключение на първата и последните две хоризонтални криви в участъка – 130 км/ч. В участъка има 3 пътни надлеза на км 298+478, км 309+544, км 314+625 и 13 железопътни моста един от които премоства река Марица на км 301+600 с дължина 400 м, а останалите са по-къси с дължини от 8 м, 15 м, 30 м и 70 м.

Вариант 1: Новият проектен Път 2 е продължение на коловоз 2 в гара Свиленград. Първата крива след гарата е сложна крива с която Път 2 се отдалечава от съществуващия Път 1 с цел запазване на стационарната рентгенова система в изходната гърловина на гара Свиленград. На км 298+487 под пътния надлез Път 2 минава отляво на 15.42 м, където се проектира нова подпорна стена на пътния надлез. Удвояването се измества от дясната страна на железния път след трета крива на съществуващия път. Проектира се нов мост над река Марица отдясно на съществуващия, където двата пътя са на 14 м. Удвояването постепенно се връща отляво след пета крива на Път 1. Проектира се изграждане на още 3 моста отляво на съществуващите на км 304+779, км 308+593 и км 314+300. На местата на 3-те моста проектния Път 2 се отдалечава от съществуващия Път 1. Предвижда се демонтаж на пасарелката на км 309+602. Последната крива на Път 2 е сложна крива, като по нейната дължина двата пътя се доближават на 4.10 м. Предвижда се поставянето на нова S връзка със стрелки 1:9-300 в последната права на жп линията. По вариант 1 се удвоява участъка до границата, скоростта на проектния Път 2 е същата като на съществуващия Път 1 и се запазва шумозаглушителната стена до Свиленград. Реконструкция на шумозаглушителната стена до село Капитан Андреево.

При Вариант 2 вместо сложна крива в началото на участъка се използват две последователни криви с по-лоши параметри с проектна скорост 120 км/ч. По дължината им проектният Път 1 е по-близо до съществуващия, като се запазва стационарната рентгенова система в изходната гърловина на гара Свиленград. Преминването под пътния надлез на км 298+487 е както при вариант 1 но на разстояние 12.19 м. Проектира се подпорна стена на пътния надлез. Премостването над р. Марица е с нов мост с дължина 400 м отляво на съществуващият. Предвиждат се още 3 нови моста аналогично на вариант 1. Удвояването се измества отдясно на съществуващия път и се връща отляво. Радиусът на последната крива от съществуващия Път 1 се увеличава и оста пътя се измества в дясно с цел минаване под подлеза на автомагистрала „Марица“. Предвижда се поставянето на нова S връзка със стрелки в последната права на жп линията. По вариант 2 отчужденията в началото на участъка са по-малки, запазва се пасарелката на км 309+602 и се запазва шумозаглушителната стена до село Капитан Андреево.

Смесен вариант, идентичен на проектното решение по вариант 1 с две изключения в началото и края на участъка:

Вариантът предвижда изключения на решенията по Вариант 1 в началото и края на участъка, както следва:

а) При излизане от гара Свиленград кривата е решена така, че да се запазят рентгеновите устройства, преминаване на Път 2 в северния отвор на пътния надлез и изнасяне на едната есова връзка след кривата, страна Турска граница.

б) Преди да пресече Турската граница Път 2 се предвижда на 8.32 м от съществуващия коловоз. Предвиденият ес при 1-ви вариант отпада, тъй като не е необходим разделен пост, по причина на заложеното удвояване до гара Къпъкуле. Техническите решения по т. б) са съгласувани с представители на Турската железопътна администрация.

Инвестиционното предложение предвижда реконструкция на гари, перони и някои пешеходни подлези. Предвижда се изграждане на нови перони и нови пешеходни надлези. Проектът предвижда реконструкция на разделен пост Поповица в гара. Проектните варианти разглеждат изграждане на две нови гари и реконструкция на спирка Скобелево в гара. Предвижда се реконструкция на тягови подстанции.

Предварителните проучвания отчитат спецификата на вече изградените съоръжения (мостове, надлези, подлези и пешеходни надлези), както по отношение на съществуващата ширина на мостовете, така и по отношение на фундирането. Проектът предвижда, при удвояване на железопътната линия, удължаване на съществуващите водостоци, прокари и някои селскостопански подлези. Предвижда се изграждане на мостови съоръжения за новия Път 2, като това може да включва изграждане на нови мостове по трасето на Път 2, вдвояване на съществуващи мостове, демонтиране на съществуващи (с неподходящи технически характеристики) и направа на нови за двупътна жп линия.

Контактната система се предвижда да бъде изпълнена така, че нейните опорни и носещи конструкции в прави и криви да бъдат извън очертанията на строителния габарит 1-СМ 2, включително надстройката за електрифицирани жп линии със съответните техни увеличения и измествания в криви с различни радиуси и надвишения на външната релса в двете посоки напречно на пътя. Контактната мрежа (изграждане на нова контактна мрежа) се проектира и ще се изпълнява с еквипотенциални, регулируеми по дължина струни и пасивна защита против гнездене на птици. Контактната мрежа на главните коловози в гарите, предвидени за транзитно преминаване на влаковете със скорост проектна скорост от 160 км/ч, ще бъде окачена самостоятелно, на еднопътни конзоли.

Техническите параметри на съществуващата железопътна инфраструктура по сигнализация са: автоблокировка с броячи на оси за целия участък; МКЦ /Маршрутно компютърни централизации/ на всички гари; ERTMS/ETCS за целия участък. Предварителните проучвания включват адаптиране/надграждане на съществуващите системите за сигнализация, включително системата ERTMS изградени в участъка от гара Крумово до Свиленград – Турска граница, във връзка с удвояване на железопътния участък Крумово – Свиленград – Турска граница.

В участъка Пловдив – Свиленград – Турска граница – Гръцка граница е изградена система за дистанционно управление на разединителите, тяговите подстанции и секционни постове, система SCADA. Предложението предвижда: адаптиране и надграждане на съществуващата система SCADA, така че да бъде изградено адекватно решение на удвояването на железопътното трасе; включване на нови секции след удвояване на трасето; включване към SCADA към подсистема за мониторинг разположена в гара София; включване на SCADA системата в нови оптичен кабел; изграждане на модерна киберзащита на SCADA системата, съответна на текущите в момента стандарти за компютърна сигурност.

Предвижда се нов оптичен кабел – предназначен за монтиране изцяло подземно в изградена канална мрежа разположена в сервитутната ивица на възложителя, в защитни HDPE тръби покрай железопътната линия.

За изграждане на железопътното трасе са предвиждат изкопни работи с дълбочина от 1 до 14 м и изграждане на насипи с височина от 2 до 12 м.

За изграждане на новия железен Път 2 при необходимост ще се ползва взрив, в съответствие с геоложките проучвания.

Инвестиционното предложение разглежда реконструкция на съоръжения и линейни мрежи, собственост на други ведомства, за които се налага реконструкция и/или изместване – пресичания с въздушни електропроводни линии (ВЕЛ) 10 kV, 20 kV, 110 kV, 380 V, 400 kV и други; пресичания с електронно съобщителната мрежа на ВИВАКОМ, ЕВН; пресичания със съществуващи и действащи водопроводи и канализационни колектори; напоителни и отводнителни канали; пресичания на газопроводи; пресичане с имоти и съоръжения, държавна частна собственост и публична държавна собственост, стопанисвани от „Напоителни системи“ ЕАД – клон Марица и други.

За реализацията на проекта „Удвояване на участъци от железопътна линия Крумово – Свиленград – Турска граница“ съгласно доклада за ОВОС е необходимо отчуждаване на допълнителни терени за изграждане на новия Път 2. Общата необходима площ по

разглежданите три варианта, за отчуждаване е: по Вариант 1 – около 430.084 дка; по Вариант 2 – около 414.334 дка и за Смесен вариант – около 362,654 дка.

За Смесен вариант, очакваният общ размер на земите, необходими за удвояването, подлежащи на промяна на предназначението е 362.654 дка, като общият брой на засегнатите имоти е 1152, от които: земеделска територия – 216.927 дка; горска територия – 46.019 дка; урбанизирана територия – 20.601 дка; територия, заета от води и водни обекти – 33.905 дка и територия на транспорта – 45 202 дка.

Трасето на железопътната линия в обхвата на ИП преминава през територии на: община Родопи, кметство с. Крумово, кметство с. Ягодово, община Садово, кметство с. Катунница, кметство с. Караджово, кметство с. Кочево, кметство с. Чешнегирово, кметство с. Богданица, кметство с. Селци, кметство с. Поповица, кметство с. Милево, Община Първомай, кметство с. Виница, кметство с. Караджалово, Община Димитровград, кметство с. Скобелово, кметство с. Сталево, кметство с. Ябълково, кметство с. Крум, кметство с. Добрич, кметство с. Черногорово, Община Хасково, кметство с. Нова Надежда, Община Симеоновград, кметство с. Константиново, Община Харманли, кметство с. Преславец, кметство с. Рогозиново, кметство с. Бисер, Община Любимец, Община Свиленград, кметство с. Сива река, кметство с. Генералово, кметство с. Капитан Андреево.

Съществуващото трасе на железопътната линия „Крумово-Свиленград-Турска граница“ засяга частично защитена територия по смисъла на Закона за защитените територии (ЗЗТ): Природна забележителност (ПЗ) „Фосилни находки“, обявена със Заповед № 36/11.01.1968 г. от МГПП (обн. ДВ бр. 43/1968 г.) и минава в близост до ПЗ „Находище на Блатно кокиче - м. „Съзлъка“ и Защитена местност (ЗМ) „Лозенски път“.

ИП за „Удвояване на участъци от жп линията Крумово – Свиленград – Турска граница“ засяга следните защитени зони – BG0000194 „Река Чая“, обявена със Заповед № РД-688/25.08.2020 г. на МОСВ (обн. ДВ бр. 80/2020 г.), BG0000212 „Сакар“, обявена със Заповед № 313/31.03.2021 г. на МОСВ (обн. ДВ бр. 51/2021 г.), BG0001034 „Остър камък“, обявена със Заповед № 305/31.03.2021 г. на МОСВ (обн. ДВ бр. 50/2021 г.), BG0000434 „Банска река“, BG0000435 „Река Каялийка“, BG0000436 „Река Мечка“, BG0000437 „Река Черкезица“, BG0000578 „Река Марица“, включени в списъците със защитени зони, приети с Решение № 122/2007г. (обн., ДВ, бр. 21/2007г.) на МС, изменено с РМС № 588/2021 г. (обн., ДВ, бр. 67/2021 г.) за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна, BG0002081 „Марица – Първомай“ и BG0002103 „Злато поле“ за опазване на дивите птици, обявени със Заповеди № РД-909/11.12.2008 г. и № РД-771/28.10.2008 г. на МОСВ (обн. ДВ бр. 13/2009 г. и бр. 103/2008 г.).

Трасето на железопътната линия пресича ЗЗ BG0000437 „Река Черкезица“, обявена по Директивата за местообитанията, но в този участък (Катунница – Поповица) съществуващото междугарие е електрифицирана двойна жп линия, която съответства на изискванията към проекта за удвояване и не са необходими проектни мероприятия. Респективно, в границите на зоната не се предвиждат никакви дейности. Реката, респ. зоната, се пресича изцяло чрез мостово съоръжение.

Извършената проверка по реда на чл. 39, ал. 2 във връзка с чл.12, ал. 2 от Наредбата за ОС установи, че реализацията на ИП е допустима:

- спрямо ЗЗТ и режимите, посочени в горесцитираната заповед за обявяване на ПЗ „Фосилни находки“;

- спрямо режимите, посочени в горесцитираните заповеди за обявяване на защитени зони BG0000194 „Река Чая“, BG0000212 „Сакар“, BG0001034 „Остър камък“, BG0002081 „Марица – Първомай“ и BG0002103 „Злато поле“.

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. 39, 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 **има вероятност** да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в посочените по-горе защитени зони, и съгласно дадени по чл. 39, ал. 5 от Наредбата за ОС указания, е изготвен доклад за оценка степента на въздействие върху защитените зони (ДОСВ). Очакваните въздействия на ИП върху предмета и целите на защитените зони са подробно разгледани и оценени в ДОСВ.

поради следните мотиви и фактически основания:

1. 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 предложението за околната среда и населението в резултат от реализацията на ИП, 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, поради следното:

1.1. *Атмосферен въздух* – въз основа на направените анализи, по време на строителството, въздействията могат да се определят като: незначителни отрицателни, с ниска степен на въздействие, локални - в обхвата на трасето, краткосрочни, временни, непреки.

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 е импулсно и краткотрайно (продължава 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.

1.2. *Климат* – по-високите летни температури могат да увеличат изкривяването на трасето. Термичното разширение може да причини пренарязване на въздушните линии при горещо време и устройствата за безопасност може да прегреят. В краткосрочен план не се очаква драстично въздействие от изменението на климата върху транспортната система и върху нивото на нейната икономическа ефективност. Въздействието върху железопътната инфраструктура ще се изразява основно в повишени разходи за поддръжка и строителство на инфраструктура в резултат от очакваното повишение на топлинния стрес върху пътната и железопътна инфраструктура.

1.3. *Повърхностни води* – по време на строителство, въздействие върху повърхностните води може да се очаква само при извършване на земните работи за премостване на реки и при реконструкции на съоръжения и линейни мрежи, собственост на други ведомства. Въздействията са оценени 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 експлоатация не се очаква негативно въздействие върху състоянието на повърхностните водни тела. Опасност може да възникне единствено в случаи на аварии и разливи 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.

1.4. *Подземни води* – реализацията на ИП не съдържа дейности, които да водят до замърсяване на подземните води. По време на строителството, не се очакват негативни въздействия върху състоянието на подземните водни тела, дори в зоните на пресичане на пояс от СОЗ, както и при реконструкции на съоръжения и линейни мрежи, собственост на други ведомства. Няма изкопи с голяма дълбочина, които могат да окажат негативно въздействие и постъпване на замърсители в подземните водни тела. По време на експлоатация не се очакват негативни въздействия върху състоянието на подземните 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 подземните водни тела.

1.5. *Земни недра* – реализацията на ИП ще се извърши в практически усвоен терен (удвояване на Път 1 с Път 2), ще се извършат сравнително ограничен обем изкопно – насипни работи, с дълбочина/височина от порядъка на 1.0 м, като само при мостовете и надлезите в началото и края на тези съоръжения, са с параметри до 4-5 м. Поради това въздействието върху земните недра е оценено като незначително, до „не се очаква“.

1.6. *Земни и почви* – 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 удвояване на трасето 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. По време на строителството тази полоса ще бъде разширена допълнително, на места с още 15 - 20 м. Въздействието върху почвата може да се определи като: значително, отрицателно, със средна степен на въздействие, локално - в обхвата на строителното трасе, краткосрочно, временно, пряко.

По време на експлоатация 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 (отлагане на замърсители) върху почвите. Въздействието върху почвата при експлоатация е оценено като незначително, отрицателно, непряко, непрекъснато, обратимо, с ниска степен на въздействие и локално.

1.7. *Растителен свят* – по време на строителството ще се проявят основните въздействия, 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.

При експлоатация, не се очакват въздействия. Единствено при непредвидени аварийни случаи е възможно да се получат замърсявания с масла от влаковите композиции, при неизправност на техниката. Тези замърсявания ще бъдат локални.

1.8. *Животински свят* – по време на строителството е възможно възникване на следните въздействия: временно засягане на местообитания, което ще бъде незначително; постоянно унищожаване на местообитания, което ще бъде незначително; смъртност, която ще е незначителна. Поради това въздействията се определят като: незначителни отрицателни, с ниска степен на въздействие, локални, краткосрочни, временни, преки и непреки.

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.

1.9. *Отпадъци* – по време на строителство и експлоатация, разделното събиране, предварителното съхраняване, съвременното транспортиране и предаване на отпадъците за последващо третиране, въз основа на писмени договори, на лица притежаващи съответния документ по чл. 35 от 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.

1.10. *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.

1.11. *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 2 до 30 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, обектите на въздействие от шума, излъчван от железопътния транспорт, са в диапазона 80-200 м, където очакваното превишение на граничната стойност е 2-10 dBA. Въздействията са определени 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.

1.12. *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.

1.13. *Културно-историческо наследство* – 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 заплахата за културните ценности. Като косвено въздействие е промяната на културния и традиционен ландшафт в подучастъците, за които е планирано изграждането на железопътната линия по ново трасе, по нов терен. От друга страна удвояването 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.

1.14. *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 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 експлоатация, 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, за обектите, подлежащи на здравна защита, в определени населени места и без въздействие за останалите компоненти и фактори на средата, имащи отношение към здравето; локални, дългосрочни, постоянни, преки и непреки.

1.15. 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.

1.15.1. *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. линия с главен път Е-80 (Автомагистрала „Марица“) по отношение на фини прахови частици (ФПЧ₁₀).

Трасето на проекта за „Удвояване на участъци от жп линията Крумово-Свиленград-Турска граница“ пресича главен път Е 80 (АМ „Марица“) на две места: след с. Ябълково при км 222+000 и северно от Харманли при км 265+000. Удвоената железопътна линия преминава в непосредствена близост: южно от Симеоновград при км 254+000 и северно от Харманли около км 270+000.

Очакваното разпределение на приземните концентрации на ФПЧ₁₀ при оценяване на кумулативния ефект с главен път Е 80 (АМ „Марица“) е, че общите зони при пресичане и доближаване ще бъдат с концентрации от 2% до 5% от Средногодишната норма за опазване на човешкото здраве (0.04 мг/м³).

Очакваният кумулативен ефект между проекта за „Удвояване на участъци от ж.п. линията Крумово-Свиленград-Турска граница“ и главен път Е 80 (АМ „Марица“) ще бъде

незначителен.

1.15.2. *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.

1.15.3. *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.

1.16. По отношение на риска от климатичните промени в краткосрочен план не се очаква драстично въздействие от изменението на климата върху транспортната схема и върху нивото на нейната ефективност. За промените в температурните режими, мерките за адаптация и превенция са заложили още при разработването на ИП. Във връзка с превенцията от наводнения следва да се изпълняват заложените мерки в Плановите за управление на риска от наводнения. Според данни на „Геозащита Перник“ ЕООД към настоящия момент няма регистрирани свлачищни райони в границите на проектната територия.

1.17. 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 постановени с настоящото решение.

1.18. Основните въздействия от ИП са по време на строителството и по-малко по време на експлоатация. 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. Не се очаква трансгранично въздействие. Въздействията по трите сценария са идентични. Предложеният Смесен вариант е най-благоприятен, тъй като използва в най-голяма степен съществуващото трасе и съоръженията към него, и засяга най-малко неусвоени територии.

1.19. Съгласно заключението на колектива от експерти по ОВОС, основано на принципите за предотвратяване на риска за човешкото здраве и осигуряване на устойчиво развитие на околната среда, предвидените в ИП дейности отговарят на нормативните изисквания на законодателството по околна среда. Въз основа на направения подробен анализ и оценка на потенциалните въздействията, които могат да се породят в резултат от строителството и експлоатацията на ИП за „Удвояване на участъци от жп линията Крумово – Свиленград – Турска граница“ върху човека, компонентите на околната среда и факторите, които ѝ въздействат, авторският колектив на доклада за ОВОС препоръчва да се одобри осъществяването на ИП по **Смесен вариант** – цялостно удвояване на железопътната линия, като трасето на новия Път 2 преминава приоритетно по обичайната следа, комбинирано вляво и вдясно по километража спрямо съществуващия Път 1.

2. 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.

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

3.1. Алтернативи за местоположение – за изпълнение на ИП за „Удвояване на участъци от жп линията Крумово-Свиленград-Турска граница” са разгледани алтернативни варианти по отношение на трасето, във връзка с Предварителни проучвания от 2021 - 2022 г. за реализиране на инвестиционния проект: „Удвояване на участъци от жп линията Крумово-Свиленград-Турска граница” по три основни варианта:

3.1.1. Вариант 1 - цялостно удвояване на железопътната линия, като трасето на новия Път 2 преминава приоритетно по обичайната следа, *вляво* по километража спрямо съществуващия Път 1.

3.1.2. Вариант 2 - цялостно удвояване на жп линията, като трасето на новия Път 2 преминава приоритетно по обичайната следа, *вдясно* по километража спрямо съществуващия Път 1.

3.1.3. Смесен вариант – цялостно удвояване на железопътната линия, като трасето на новия Път 2 преминава приоритетно по обичайната следа, комбинирано *вляво* и *вдясно* по километража спрямо съществуващия Път 1. Смесеният вариант разглежда оптималните решения от Вариант 1 и Вариант 2 за съответния участък.

3.2. 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*. Предварителните проучвания за реализиране на инвестиционния проект: „Удвояване на участъци от жп линията Крумово-Свиленград-Турска граница” съобразяват утвърдена технология за изграждане на железопътни линии и железопътна инфраструктура и техническа спецификация за оперативна съвместимост. Не са проучвани и разглеждани други алтернативи за технологии.

3.3. „Нулева алтернатива“

ИП „Удвояване на участъци от жп линията Крумово-Свиленград-Турска граница” предвижда изграждане на нов Път 2, *вляво* или *вдясно* или комбинирано *вляво* и *вдясно* спрямо съществуващия Път 1 по посока растящ километраж. Трябва да се 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 предложението подкрепя развитието на общини Родопи, Садово и Първомай от област Пловдив и общини Димитровград, Хасково, Симеоновград, Харманли, Любимец и Свиленград от област Хасково, което ще подпомогне изпълнението на плановете за постигане на икономическа и социална кохезия в регионалното развитие на страната.

Проектът е част от Плана за действие за изпълнение на Националната програма за развитие България 2030 за периода 2022-2024 г., приет с Решение на Министерски съвет № 671 от 2022 г. Удвояването на железопътната линия ще намали експлоатационните разходи и ще гарантира по висока безопасност за движение на влаковете. Изпълнението ще доведе до: увеличаване на конкуренцията на транспортния пазар посредством подобряване качеството на железопътните услуги; увеличаване на пропускателната способност; запазване на постигнатите параметри на железния път за осигуряване на проектна скорост 160 км/ч.

Реализацията на ИП ще осигури по-голяма пропускателна способност и железопътни услуги в съответствие с изискванията за развитие на основната ТЕН-Т мрежа на територията на Р. България, съгласно Регламент 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11

декември 2013 година относно насоките на Съюза за развитието на Трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС.

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. Прилагането на „нулевата алтернатива“ е неприемливо и ще лиши държавата от възможността да подобри пътната инфраструктура, в условията на засилващата се конкурентна среда.

4. Като приложение към ДВОС 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 рискове 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 адаптационни мерки за климатичните промени, които да се приложат към проекта, както и че проектът е устойчив на климатичните промени и не са необходими последващи анализи.

5. Съгласно становища на Басейнова дирекция „Източнобеломорски район“ (БД ИБР) с вх. № ОВОС-36/29.07.2022 г. и вх. № ОВОС-36/30.01.2024 г. на МОСВ, ИП е допустимо от гледна точка на Плана за управление на речните басейни (ПУРБ) на ИБР 2016-2021 г., Плана за управление на риска от наводнения (ПУРН) на ИБР 2022-2027 г. и постигане на целите за опазване на околната среда, Закона за водите (ЗВ) и подзаконовите нормативни актове към него, при изпълнение на условията от настоящото решение.

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

5.2. 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.

5.3. Към настоящото ИП се отнася следната мярка от ПУРБ на ИБР – „Планирането и осъществяването на всички дейности в рамките на ПУРБ да не противоречат на режимите на защитените зони, предоставени със заповедите за обявяването и плановете за управлението им, както и режимите на защитените територии, въведени със ЗЗТ, заповедите за обявяването и плановете за управлението им“.

5.4. В ЗВ няма предвидени забрани за настоящото ИП. Изграждането на нови мостови съоръжения над реките и реконструкция на съществуващи със засягане на водния обект попадат в обхвата на чл. 46, ал.1, т. 1, буква „б“ от ЗВ и подлежи на разрешителен режим.

5.5. ИП засяга следните райони със значителен потенциален риск от наводнения (РЗПРН) от определените РЗПРН в ПУРН на ИБР 2022-2027 г.:

5.6.1. р. Марица – от гр. Симеоновград до с. Капитан Андреево; Бисерска р. – от с. Славяново до гр. Любимец, с код BG3_APSFR_MA_01;

5.6.2. р. Марица – от гр. Първомай до с. Райново, с код BG3_APSFR_MA_04;

5.6.3. Марица – Пловдив, с код BG3_APSFR_MA_05;

5.6.4. р. Мечка - от с. Дълбок извор до гр. Първомай, с код BG3_APSFR_MA_06.

5.7. Не се очаква реализацията на ИП да доведе до съществено увеличаване на риска от наводнения. Към ИП в ПУРН на ИБР 2022-2027 г. няма предвидена конкретна мярка.

5.8. Съгласно предоставената информация от БДИБР, са идентифицирани и представени в доклада за ОВОС засегнатите от реализацията на ИП санитарно-охранителни зони (СОЗ) около водоземни съоръжения за питейно-битово водоснабдяване. Видно от документацията,

ИП не засяга I пояс от СОЗ, в който се забранява всякаква дейност, освен поддържане на съоръженията. Пряко засегнати са 4бр. учредени СОЗ:

5.8.1. Пояси II-ри и III-ти на СОЗ около 2 бр. ТК на ПС „Садово-Чешнигирово“ в землището на с. Чешнигирово, общ. Садово, обл. Пловдив, учредена със Заповед № СОЗ-М-140/2009 г. Участък междугарие Катуница – Поповица от км 177+800 до км 177+970 (≈ 170 м) и от км 178+080 до 178+450 (≈ 370 м). Участъкът е изграден напълно и не се предвиждат допълнителни дейности;

5.8.2. Пояс III-ти на СОЗ около 14 броя ШК за ПБВ на „Неохим“ АД в землището на гр. Димитровград, общ. Димитровград, обл. Хасково, учредена със Заповед № СОЗ-М-7/2004 г., Участък гара Димитровград, от км 231+800 до км 232+150 (≈ 350 м);

5.8.3. Пояс III-ти на СОЗ около 5 броя ТК на ПС „Белица“ в землището на с. Белица, общ. Любимец, обл. Хасково, за ПБВ на с. Белица, при „ВиК“ ЕООД Хасково, учредена със Заповед № СОЗ-М-406/25.11.2021 г., Участък междугарие Нова Надежда – Любимец, от км 280+240 до км 281+740 (≈ 300 м);

5.8.4. Пояси II-ри и III-ти на СОЗ около ШК за водоснабдяване на Граничен контролно-пропускателен пункт Капитан Андреево в землището на с. Капитан Андреево, учредена със Заповед № СОЗ-М-303/01.12.2015 г. Засяга III-ти на СОЗ в участъка междугарие Свиленград Турска граница, от км 315+440 до км 315+480 (≈ 40 м).

В останалите четири случая, съгласно полосата от 150 м, около трасето попадат две групи съоръжения без учредени СОЗ. В един от случаите - групата при гр. Симеоновград, се провежда процедура на учредяване, а за съоръжението при с. Ягодово в полосата попада пояс III на СОЗ.

6. Извършената оценка за съвместимостта на ИП с предмета и целите на опазване на засегнатите защитените зони дава възможност за вземане на решение съгласно чл. 39, ал. 12 от Наредбата за ОС. Реализацията на ИП няма да доведе до значително отрицателно въздействие върху предмета и целите на опазване в защитени зони BG0000194 „Река Чая“, BG0000212 „Сакар“, BG0001034 „Остър камък“, BG0000434 „Банска река“, BG0000435 „Река Каялийка“, BG0000436 „Река Мечка“, BG0000437 „Река Черкезица“ и BG0000578 „Река Марица“ за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна, предвид следните обстоятелства:

- Реализирането на ИП няма да наруши целостта, структурата и функциите на защитените зони, тъй като с прилагане на предвидените мерки при реализацията на избрания Смесен вариант няма да се засегнат значителни площи от местообитания на видове и природни местообитания, предмет на опазване;

- Степента на отрицателните въздействия, изразяващи се в загуба, увреждане и/или фрагментация на природни местообитания и местообитания на видове ще е незначителна, тъй като се засягат ограничени площи от тях.

6.1. Защитени зони BG0000194 „Река Чая“

При реализацията на ИП не се засягат площи от природни местообитания, предмет на опазване в зоната, поради което няма да има въздействие върху тях.

6.1.1. По отношение на степента на въздействие върху местообитанията на видовете и техните популации, предмет на опазване в защитената зона, заключението е, че се очаква незначително въздействие, тъй като жп линията пресича реката под прав ъгъл, посредством мостово съоръжение в по-голямата си част. В тази връзка се очаква след приключване на строителството, разделените полигони на местообитания на повечето видове да възстановят целостта си.

- Реализацията на ИП ще окаже пряко въздействие, основно по време на строителството върху потенциални местообитанията само на един воден безгръбначен вид, предмет на опазване в зоната – Бисерна мида (*Unio crassus*). Поради малката засегната площ – 0,151 % от потенциалните местообитания на вида, основно от стъпките на колоните на разширението на мостовото съоръжение в зоната и временния характер на дейностите, въздействието върху него

е оценено като незначително, а с прилагането на предвидените мерки то ще се намали допълнително или ще се елиминира.

За всички други безгръбначни видове, предмет на опазване в защитената зона дейностите по реализация на ИП няма да имат нито пряко, нито косвено въздействие.

- Пряко въздействие ще има само върху два от видовете риби, предмет на опазване в зоната – Маришка мряна (*Barbus ciclolepis*) и Обикновен щипок (*Cobitis taenia*), изразяващо се във временно размътване на водата, което ще е временно и обратимо, само по време на строителството, тъй като се засягат минимални площи от потенциалните им местообитания – 0,193% и 0,026 %, а с прилагане на предвидените мерки ще се елиминират.

- Незначително по степен, краткотрайно и обратимо въздействие по време на строителство ще има върху слабо пригодни местообитания на видовете земноводни Южен гребенест тритон (*Triturus karelinii*), Червенокоремна бумка (*Bombina bombina*) и Жълтокоремна бумка (*Bombina variegata*). Предвид малката засегната площ от 0,052 %, 0,087 % и 0,074% от потенциални, слабопригодни местообитания на видовете в зоната прякото въздействие ще е временно и обратимо само по време на строителството, а възстановяването на местообитанията ще настъпи бързо, след приключване на строителните дейности.

- Обхватът на строителните дейности ще засегне 0,047 % от потенциални слабо пригодни местообитания само на 1 от видовете влечуги, предмет на опазване в зоната - Обикновена блатна костенурка (*Emys orbicularis*). Предвид малката площ на засягане, въздействието е оценено като незначително. Няма да има въздействие върху останалите видове влечуги, предмет на опазване в зоната, т.к. в обхвата на трасето липсват техни потенциални местообитания.

- С реализацията на ИП ще бъдат засегнати минимални площи от местообитанията на 2 вида бозайници, предмет на опазване в зоната - 0,116% от потенциални местообитания на Видра (*Lutra lutra*) и 0,046 % на Пъстър пор (*Vormela peregusna*). Поради малката площ на засягане спрямо общата им площ в зоната, въздействието върху тях е оценено като незначително. Въздействие върху Лалугер (*Spermophilus citellus*) не се очаква да има, тъй като при извършените теренни проучвания в обхвата на трасето е установено, че липсват потенциални местообитания на вида.

- Не се очаква въздействие върху видовете прилепи – Дългоух нощник (*Myotis bechsteinii*) и Голям подковонос (*Rhinolophus ferrumequinum*), т.к. реализацията на ИП не засяга техни убежища и потенциални местообитания. Въздействието върху видовете прилепи – Остроух нощник (*Myotis blythii*), Дългопръст нощник (*Myotis capaccinii*) и Голям нощник (*Myotis myotis*), предмет на опазване в защитената зона ще е незначително, тъй като ще бъдат засегнати минимални площи от 0,087% и 0,055% от потенциалните им ловни местообитания и не се засягат пряко техни убежища.

6.1.2. Степента на фрагментиране/барьерен ефект на природните местообитания и местообитанията на видовете, предмет на опазване в зоната са оценени като незначителни, тъй като:

- нито една строителна дейност или елемент на ИП, вкл. и по време на експлоатация няма да предизвикат фрагментация на местообитанията на видовете прилепи, предмет на опазване, тъй като няма да възникнат непреодолими прегради за полета им и територията няма да загуби своята свързаност като ловно местообитание. Няма да има и барьерен ефект, тъй като ж.п. линията не прекъсва локални и сезонни миграционни коридори и не представлява непреодолима преграда при полета на прилепите;

- от стъпките на колоните на разширението на мостовото съоръжение се засяга много малка площ от потенциални местообитания само на един от водозависимите безгръбначни - Бисерна мида, предмет на опазване в зоната, още повече, че подходящите местообитания нагоре и надолу по течението на реката ще запазят характеристиките си на потенциални местообитания за вида. Вземайки предвид, че възрастните индивиди не извършват придвижвания, а ларвите се разпространяват с помощта на гостоприемниците си – различни видове риби и малката засегната

част от речното корито, незначителен и с временен характер ще е бариерният ефект от строителството на мостовото съоръжение върху водозависимите безгръбначни;

- реализацията на ИП може да създаде временен бариерен ефект за някои от видовете риби – Маришка мряна и Обикновен щипок, предмет на опазване в зоната, само по време на строителните дейности, но предвид временния му характер, въздействието е оценено като незначително.

- бариерен ефект се очаква само по време на строителство върху местообитания на някои от видовете земноводни и влечуги като Южен гребенест тритон, Червенокоремна бумка, Жълтокоремна бумка и Обикновена блатна костенурка, който ще е в незначителна степен, предвид краткия период и малката площ на засегнатите местообитания. Фрагментация на местообитания на видове земноводни няма да има, тъй като потенциалните им местообитания с по-високо качество са по протежение на реката, която се пресича под прав ъгъл от ЖП линията посредством съществуващ мост.

- няма да има фрагментация на местообитания на видове бозайници, предмет на опазване в зоната, тъй като от строителството на мостовото съоръжение по всеки един от вариантите ще се засегне малка част от един полигон с потенциални местообитания на видра и пъстрия пор, продължаващи без прекъсване по протежение на цялата зона, а незасегнатите части от тях ще запазят характеристиките си на местообитания на видовете. По време на строителството на мостовото съоръжение по всеки един от вариантите преминаването на индивиди може да бъде възпрепятствано, най-вече заради присъствието на хора и техника, но предвид факта, че видовете са нощно активни, а строителните дейности ще се извършват през деня, бариерен ефект за видрата и пъстрия пор дори да се появи, ще е временен. Не се очаква бариерен ефект за лалугера и останалите видове бозайници, предмет на опазване в зоната, т.к. липсват техни потенциални местообитания в обхвата на ИП, а и ж.п. линията преминава през зоната чрез мостово съоръжение, което дава възможност за безопасното ѝ пресичане.

6.1.3. Реализирането на ИП може да окаже незначително по степен безпокойство за видрата и пъстрия пор, което ще е временно, единствено по време на строителството и няма да доведе до промяна в числеността, структурата и функциите на популациите на видовете. За останалите видове, предмет на опазване в зоната, не се очаква безпокойство, т.к. не се засягат пряко или косвено техни местообитания или не са чувствителни към безпокойство.

6.1.4. Смъртността като възможно въздействие върху видовете, предмет на опазване в зоната е оценена като незначителна или без въздействие, тъй като:

- по време на строителството въздействието смъртност на индивиди при рибите ще се изрази също в незначителна степен, като същото може да бъде сведено до минимум при условие, че по време на строителството на мостовите съоръжения не се допуска замърсяване (повишаване на турбовидността) на речното течение извън строителната площадка.

- за бозайниците, предмет на опазване в зоната е оценена незначителна по степен на въздействие смъртност, със случаен характер, т.к. железопътната линия преминава през зоната чрез мостово съоръжение, което дава възможност на видовете да я пресекат безопасно.

- оценена е незначителна по степен на въздействие смъртност по време на експлоатация на ж.п. линията върху популациите на видовете прилепи, предмет на опазване в зоната, поради ниската численост на популациите им и евентуалния инцидентен характер.

- при строителството и експлоатацията на ж.п. линията въздействието смъртност върху видовете земноводни и влечуги също е оценено като незначително и със случаен характер, тъй като строителството на мостовото съоръжение ще засегне много малка част от потенциалните им местообитания.

6.1.5. За природните местообитания и местообитания на видове, предмет на опазване в защитената зона кумулативното въздействие ще е незначително, тъй като ИП е за удвояване на съществуваща жп линия и въздействията върху тях съществуват и към настоящия момент, а реализирането на ИП няма да промени техния характер.

6.2. Защитена зона BG0000212 „Сакар“

По време на строителството на мостово съоръжение ще се засегне само един полигон, с площ 0,028 ха или 0,0748 % от общата площ на природно местообитание - 3260 Равнинни или планински реки с растителност от *Ranunculion fluitantis* и *Callitricho-Batrachion*, което е установено на терен по р. Каламица, при Капитан Андреево в зоната. Предвид малката засегната площ от местообитанието, въздействието е оценено като незначително. Оставащата незасегната територия ще е с достатъчна площ, за да запази местообитанието характеристиките си. Местообитание 6210 не е установено при извършените теренни проучвания в обхвата на отделните варианти, а е установено местообитание 92A0, от което периферно от обхвата на вариантите попада много малка част от 1 полигон с площ 0,016 ха или 0,019 % от площта на местообитанието в зоната.

6.2.1. По отношение на степента на въздействие върху местообитанията на видовете и техните популации, предмет на опазване в защитената зона, заключението е, че се очаква незначително въздействие, тъй като жп линията ще пресече зоната чрез мостово съоръжение в по-голямата си част. След приключване на строителството се очаква разделените полигони с местообитания на повечето видове да възстановят целостта си.

Поради малката засегната площ от потенциалните местообитания на видовете безгръбначни в зоната, въздействието върху тях е оценено като незначително, което съответно не предполага значителни отрицателни въздействия върху числеността и структурата на популацията им.

- Реализацията на инвестиционното предложение ще окаже пряко въздействие върху потенциални местообитания на следните видове безгръбначни, предмет на опазване в зоната, от които се засягат минимални площи, спрямо общата им площ в зоната: Бисерна мида (*Unio crassus*) – 0.297 ха или 0,012 %, Ручейно пъстриче (*Coenagrion ornatum*) – 6.715 ха или 0,037 %, Офиогомфус (*Ophiogomphus cecilia*) – 7.026 ха или 0,013 %, *Dioszeghyana schmidtii* - сравнително дребна нощна пеперуда - 0,163 ха или 0,001 %, Лицена (*Lycaena dispar*) – 3.547 ха или 0,017 %, Бръмбар рогач (*Lucanus cervus*) – 0,190 ха или 0,001 %, Обикновен паракалоптенус (*Paracaloptenonus caloptenoides*) – 5.119 ха или 0,009%. За всички други безгръбначни видове, предмет на опазване в защитената зона дейностите по реализация на ИП няма да имат пряко или косвено въздействие.

- Пряко въздействие ще има само върху два от видовете риби, предмет на опазване в зоната – Маришка мряна (*Barbus cyclolepis*) и Европейска горчивка (*Rhodeus amarus*), изразяващо се във временно размътване на водата, което ще е временно и обратимо, само по време на строителството, тъй като се засягат минимални площи от потенциалните им местообитания – 0.116 ха или 0,022%, и 0.033 ха или 0,003 %, а с прилагане на предвидените мерки ще се елиминират.

- Незначително по степен, краткотрайно и обратимо въздействие по време на строителство ще има върху потенциални местообитания на видовете земноводни от които се засягат минимални площи, спрямо общата им площ в зоната: Южен гребенест тритон (*Triturus karelinii*) – 0,9 ха или 0,0007%, Червенокоремна бумка (*Bombina bombina*) – 3,441 ха или 0,128 %, Жълтокоремна бумка (*Bombina variegata*) – 5,939 ха или 0,013%. Предвид малката засегната площ, прякото въздействие ще е временно и обратимо само по време на строителството, а възстановяването на местообитанията ще настъпи бързо, след приключване на строителните дейности.

- Обхватът на строителните дейности ще засегне минимални площи от потенциални местообитания на следните видове влечуги, предмет на опазване в зоната: Обикновена блатна костенурка (*Emys orbicularis*) – 21,737 ха или 0,027%, Каспийска блатна костенурка (*Mauremys caspica*) – 6.053 ха или 0,016%, Шипобедрена костенурка (*Testudo graeca*) – 20.193 ха или 0,021%, Шипоопашата костенурка (*Testudo hermanni*) – 21.410 ха или 0,019%, Пъстър смок (*Elaphe sauromates*) – 29.604 ха или 0,023% . Предвид малката засегната площ от площта на

местообитанията им в зоната, прякото въздействие ще е временно и обратимо, само по време на строителството, поради което не се очаква промяна в природозащитното им състояние.

С реализацията на ИП ще бъдат засегнати минимални площи от потенциални местообитанията на 2 вида бозайници, предмет на опазване в зоната – 2,488 ха или 0,051% от потенциални местообитания на Видра (*Lutra lutra*) и 29.460 ха или 0,053 % на Пъстър пор (*Vormela peregusna*). Поради малката площ на засягане спрямо общата им площ в зоната, въздействието върху тях е оценено като незначително. Въздействие върху останалите видове бозайници, предмет на опазване в зоната няма да има, тъй като при извършените теренни проучвания в обхвата на трасето е установено, че липсват техни потенциални местообитания.

- Не се очаква въздействие върху видовете прилепи – Дългоух нощник (*Myotis bechsteinii*), Трицветен нощник (*Myotis emarginatus*), Средиземноморски подковонос (*Rhinolophus blasii*), Южен подковонос (*Rhinolophus euryale*), Подковонос на Мехели (*Rhinolophus mehelyi*) т.к. реализацията на ИП не засяга техни убежища и потенциални местообитания. Въздействието върху видовете прилепи – Остроух нощник (*Myotis blythii*), Голям нощник (*Myotis myotis*), Дългопръст нощник (*Myotis capaccinii*), Дългокрил прилеп (*Miniopterus schreibersii*), Голям подковонос (*Rhinolophus ferrumequinum*) и Малък подковонос (*Rhinolophus hipposideros*), предмет на опазване в защитената зона ще е незначително, тъй като ще бъдат засегнати минимални площи от 0.00375%, 0.00375%, 0,03601%, 0,03601%, 0,00408%, 0,00606% от потенциалните им ловни местообитания и не се засягат пряко техни убежища.

6.2.2. Степента на фрагментация/бариерен ефект за природните местообитания и местообитанията на видовете, предмет на опазване в зоната ще е незначителна или няма да има, тъй като:

- от строителството на мостовото съоръжение ще се засегне много малка част от речното корито на р. Лом. Оставащата незасегната територия нагоре и надолу по течението ще е с достатъчна площ, за да запази характеристиките си на природно местообитание 3260, а от установеното местообитание 92A0 в обхвата на вариантите попада периферна част от 1 полигон с площ 0,016 ха или 0,019%.

- ще се засегнат малки части от големи полигони на потенциални местообитания на някои от видовете безгръбначните. Бариерен ефект няма да има, тъй като железопътната инфраструктура не представлява непреодолима преграда за популациите им.

- локалното размътване на водата по време на строителните дейности може да влоши временно местообитанията на някои от видовете риби, предмет на опазване в зоната, но извън района на размътване нагоре и надолу по течението на реката местообитанията ще запазят характеристиките си.

- с реализиране на предвидените при модернизацията на ЖП линията допълнителни дефрагментационни съоръжения по трасето възникването на евентуален бариерен ефект върху местообитания на някои от видовете земноводни и влечуги допълнително ще се минимизира

- се засягат много малки площи от потенциалните ловни местообитания на някои от видовете прилепи, предмет на опазване в зоната. Бариерен ефект няма да има, тъй като ж.п. линията не прекъсва локални и сезонни миграционни коридори и не представлява непреодолима преграда при полета на прилепите.

- от строителството по всеки един от вариантите ще се засегне малка част от един полигон с потенциални местообитания на видра и пъстър пор, продължаващи без прекъсване по протежение на цялата зона, а незасегнатите части от тях ще запазят характеристиките си на местообитания на видовете. По време на строителството по всеки един от вариантите преминаването на индивиди може да бъде възпрепятствано, най-вече заради присъствието на хора и техника, но предвид факта, че видовете са нощно активни, а строителните дейности ще се извършват през деня, бариерен ефект за видрата и пъстрия пор дори да се появи, ще е временен. Не се очаква бариерен ефект за останалите видове бозайници, предмет на опазване в зоната, т.к. липсват техни потенциални местообитания в обхвата на ИП.

6.2.3. Реализирането на трасето няма да доведе до поява на значително по степен безпокойство върху популациите на видовете, предмет на опазване в зоната. Временно безпокойство, в незначителна степен се очаква за видрата и пъстрия пор, само по време на строителството. По време на експлоатацията, не се очаква безпокойство, тъй като индивидите обитаващи района бързо ще се приспособят.

6.2.4. Смъртността като възможно въздействие върху видовете, предмет на опазване в зоната е оценена незначителна или без въздействие, тъй като:

- при безгръбначните е възможна пренебрежимо малка, инцидентна смъртност на отделни индивиди при сблъсък с движещите се влакови състави, но въздействието е оценено като незначително, поради инцидентния характер и няма да доведе до промяна на ПС на видовете.

- по време на строителството въздействието смъртност на индивиди при рибите ще се изрази също в незначителна степен и ще има инцидентен характер, в случай, че се предизвика размътване на водата. Предвид малката засегната площ и инцидентния характер няма да доведе до промяна на ПС на видовете. С прилагане на предвидените мерки, въздействието може да се намали допълнително или да се елиминира.

- при строителството и експлоатацията на железопътната линия въздействието смъртност върху видовете земноводни и влечуги е оценено като незначително и със случаен характер, тъй като строителството на мостовото съоръжение ще засегне много малка част от потенциалните им местообитания.

- за бозайниците, предмет на опазване в зоната риска от смъртност няма да се различава съществено от съществуващия и в момента такъв, тъй като ИП е за удвояване на съществуващата ЖП линия.

- за видове прилепи е възможна пренебрежимо малка, инцидентна смъртност на отделни индивиди, поради възможност от прегазване на ловуващи индивиди с движещите се влакови състави, но въздействието е оценено като незначително, поради инцидентния характер и няма да доведе до промяна на ПС на видовете.

6.2.5. За природните местообитания и местообитания на видове, предмет на опазване в защитената зона, е оценено, че кумулативното въздействие ще е незначително.

6.3. Защитена зона BG0000434 „Банска река“

6.3.1. В защитената зона няма природни местообитания, предмет на опазване, съответно при реализацията на ИП не се засягат площи от природни местообитания, предмет на опазване в зоната.

6.3.2. По отношение на степента на въздействие върху местообитанията на видовете и техните популации, предмет на опазване в защитената зона, въздействието ще е незначително, тъй като железопътната линия ще пресече зоната чрез мостово съоръжение над р. Банска. След приключване на строителството се очаква разделените полигони с местообитания на повечето видове да възстановят целостта си.

- От видовете безгръбначни, предмет на опазване в зоната, по време на строителството ще бъдат засегнати 0,08 ха или 0,28 % от общата площ на потенциалните местообитания в зоната на 1 от вид Бисерна мида (*Unio crassus*). Предвид временния характер на строителните дейности, малката площ на засягане и липсата на трайно изменение, местообитанията ще се възстановят бързо характеристиките си, след приключване на строителните дейности, поради което въздействието ще бъде незначително. За всички други безгръбначни видове, предмет на опазване в защитената зона дейностите по реализация на ИП няма да имат пряко или косвено въздействие, тъй като в обхвата на трасето липсват техни потенциални местообитания.

- Пряко въздействие ще има само върху три от видовете риби, предмет на опазване в зоната – Маришка мряна (*Barbus ciclolepis*), Обикновен щипок (*Cobitis taenia*) и Европейска горчивка (*Rhodeus amarus*), изразяващо се във временно размътване на водата, което ще е временно и обратимо, само по време на строителството, тъй като се засягат минимални площи

от потенциалните им местообитания, както следва: 0.4 ха или 0,27% от местообитания на Маришка мряна, 0.004 ха или 0,03% на Обикновен щипок и 0.007 ха или 0,11% на европейската горчивка.

- Незначително по степен, краткотрайно и обратимо въздействие по време на строителство ще има върху потенциални местообитания на 1 от видовете земноводни, предмет на опазване в зоната - Южен гребенест тритон (*Triturus karelinii*) от които се засяга минимална площ от 0,104 ха или 0,1807% спрямо общата им площ в зоната.

- Обхватът на строителните дейности ще засегне минимални площи от потенциални местообитания на следните видове влечуги, предмет на опазване в зоната - Обикновена блатна костенурка (*Emys orbicularis*) – 0,103 ха или 0,1282%, Шипобедрена костенурка (*Testudo graeca*) – 0.104 ха или 0,1308 %, Шипоопашата костенурка (*Testudo hermanni*) – 0.104 ха или 0,12995%, Пъстър смок (*Elaphe sauromates*) – 0.104 ха или 0,1290% . Предвид малката засегната площ от площта на местообитанията им в зоната, прякото въздействие ще е временно и обратимо, само по време на строителството, поради което не се очаква промяна в природозащитното им състояние.

С реализацията на ИП ще бъдат засегнати минимални площи от потенциални местообитанията на 2 вида бозайници, предмет на опазване в зоната – 0,10 ха или 0,17% от потенциални местообитания на Видра (*Lutra lutra*) и 0,10 ха или 0,23 % на Пъстър пор (*Vormela peregusna*). Поради малката площ на засягане спрямо общата им площ в зоната, въздействието върху тях е оценено като незначително. Въздействие върху останалите видове бозайници, предмет на опазване в зоната няма да има, тъй като при извършените теренни проучвания в обхвата на трасето е установено, че липсват техни потенциални местообитания.

6.3.4. Степента на фрагментация/барьерен ефект за местообитанията на видовете, предмет на опазване в зоната ще е незначителна или няма да има, тъй като:

- от строителството на мостовото съоръжение ще се засегне много малка част от речното корито на р. Банска. Подходящите за Бисерната мида местообитания надолу и нагоре по течението на реката ще запазят характеристиките си на потенциални местообитания. Барьерен ефект може да възникне по време на строителството в незначителна степен, тъй като възрастните не извършват придвижвания, а ларвите се разпространяват с помощта на гостоприемниците си- различни видове риби.

- локалното размътване на водата по време на строителните дейности може да влоши временно местообитанията на някои от видовете риби, предмет на опазване в зоната, но извън района на размътване нагоре и надолу по течението на реката местообитанията ще запазят характеристиките си.

- с реализиране на предвидените при модернизацията на ЖП линията допълнителни дефрагментационни съоръжения по трасето възникването на евентуален барьерен ефект върху местообитания на някои от видовете земноводни и влечуги допълнително ще се минимизира

- от строителството по всеки един от вариантите ще се засегне малка част от един полигон с потенциални местообитания на видра и пъстър пор, продължаващи без прекъсване по протежение на цялата зона, а незасегнатите части от тях ще запазят характеристиките си на местообитания на видовете. По време на строителството по всеки един от вариантите преминаването на индивиди може да бъде възпрепятствано, най-вече заради присъствието на хора и техника, но предвид факта, че видовете са нощно активни, а строителните дейности ще се извършват през деня, барьерен ефект за видрата и пъстрия пор дори да се появи, ще е временен. Не се очаква барьерен ефект за останалите видове бозайници, предмет на опазване в зоната, т.к. липсват техни потенциални местообитания в обхвата на ИП.

6.3.5. Реализирането на трасето няма да доведе до поява на значително по степен безпокойство върху популациите на видовете, предмет на опазване в зоната. Временно безпокойство, в незначителна степен се очаква за видрата и пъстрия пор, само по време на

строителството. По време на експлоатацията, не се очаква безпокойство, тъй като индивидите обитаващи района бързо ще се приспособят.

6.3.6. Смъртността като възможно въздействие върху видовете, предмет на опазване в зоната е оценена незначителна или без въздействие, тъй като:

- при бисерната мида от безгръбначните е възможна пренебрежимо малка, инцидентна смъртност на отделни индивиди при строителството на мостовото съоръжение, но въздействието е оценено като незначително, поради инцидентния характер и няма да доведе до промяна на ПС на вида, а с прилагане на предвидените мерки, ще се елиминира.

- по време на строителството въздействието смъртност на индивиди при рибите ще се изрази също в незначителна степен и ще има инцидентен характер, в случай, че се предизвика размътване на водата. Предвид малката засегната площ и инцидентния характер няма да доведе до промяна на ПС на видовете. С прилагане на предвидените мерки, въздействието може да се намали допълнително или да се елиминира.

- при строителството и експлоатацията на ж.п. линията въздействието смъртност върху видовете земноводни и влечуги е оценено като незначително и със случаен/инцидентен характер, тъй като строителството на мостовото съоръжение ще засегне много малка част от потенциалните им местообитания.

- за бозайниците, предмет на опазване в зоната риска от смъртност няма да се различава съществено от съществуващия и в момента такъв, тъй като ИП е за удвояване на съществуващата ЖП линия.

6.3.7. За местообитания на видове, предмет на опазване в защитената зона, е оценено, че кумулативното въздействие ще е незначително.

6.4. Защитена зона BG0000435 „Река Каяклийка“

6.4.1. В защитената зона няма природни местообитания, предмет на опазване, съответно при реализацията на ИП не се засягат площи от природни местообитания, предмет на опазване в зоната.

6.4.2. По отношение на степента на въздействие върху местообитанията на видовете и техните популации, предмет на опазване в защитената зона, въздействието ще е незначително, тъй като ЖП линията ще пресече зоната чрез мостово съоръжение над р. Каяклийка. След приключване на строителството се очаква разделените полигони с местообитания на повечето видове да възстановят целостта си.

- От видовете безгръбначни, предмет на опазване в зоната, по време на строителството ще бъдат засегнати 0,11 ха или 0,37 % от общата площ на потенциалните местообитания в зоната на 1 от вид Бисерна мида (*Unio crassus*). Предвид временния характер на строителните дейности, малката площ на засягане и липсата на трайно изменение, местообитанията ще се възстановят бързо характеристиките си, след приключване на строителните дейности, поради което въздействието ще бъде незначително. За всички други безгръбначни видове, предмет на опазване в защитената зона дейностите по реализация на ИП няма да имат пряко или косвено въздействие, тъй като в обхвата на трасето липсват техни потенциални местообитания.

- Пряко въздействие ще има само върху 1 от видовете риби, предмет на опазване в зоната – Маришка мряна (*Barbus ciclolepis*), изразяващо се във временно размътване на водата, което ще е временно и обратимо, само по време на строителството, тъй като се засягат минимални площи от потенциалните им местообитания, както следва: – 0.5 ха или 0,37% от местообитания.

- Незначително по степен, краткотрайно и обратимо въздействие по време на строителство ще има върху потенциални местообитания на 1 от видовете земноводни, предмет на опазване в зоната - Южен гребенест тритон (*Triturus karelinii*) от които се засяга минимална площ от 0,171 ха или 0,2549% спрямо общата им площ в зоната.

- Обхватът на строителните дейности ще засегне минимални площи от потенциални местообитания на следните видове влечуги, предмет на опазване в зоната - Обикновена блатна костенурка (*Emys orbicularis*) – 0,171 ха или 0,2373%, Шипобедрена костенурка (*Testudo graeca*)

– 0.155 ха или 0,2426 %, Шипоопашата костенурка (*Testudo hermanni*) – 0.171 ха или 0,2368%, Пъстър смок (*Elaphe sauromates*) – 0.171 ха или 0,2466% . Предвид малката засегната площ от площта на местообитанията им в зоната, прякото въздействие ще е временно и обратимо, само по време на строителството, поради което не се очаква промяна в природозащитното им състояние.

С реализацията на ИП ще бъдат засегнати минимални площи от потенциални местообитанията на 2 вида бозайници, предмет на опазване в зоната – 0,17 ха или 0,25% от потенциални местообитания на Видра (*Lutra lutra*) и 0,171 ха или 0,23 % на Пъстър пор (*Vormela peregusna*). Поради малката площ на засягане спрямо общата им площ в зоната, въздействието върху тях е оценено като незначително. Въздействие върху останалите видове бозайници, предмет на опазване в зоната няма да има, тъй като при извършените теренни проучвания в обхвата на трасето е установено, че липсват техни потенциални местообитания.

6.4.3. Степента на фрагментация/барьерен ефект за местообитанията на видовете, предмет на опазване в зоната ще е незначителна или няма да има, тъй като:

- от строителството на мостовото съоръжение ще се засегне много малка част от речното корито на р. Каяклийка. Подходящите за Бисерната мида местообитания надолу и нагоре по течението на реката ще запазят характеристиките си на потенциални местообитания. Барьерен ефект може да възникне по време на строителството в незначителна степен, тъй като възрастните не извършват придвижвания, а ларвите се разпространяват с помощта на гостоприемниците си- различни видове риби.

- локалното размътване на водата по време на строителните дейности може да влоши временно местообитанията на някои от видовете риби, предмет на опазване в зоната, но извън района на размътване нагоре и надолу по течението на реката местообитанията ще запазят характеристиките си.

- Железопътната линия не нарушава коридори за разпространение на видовете влечуги, а за гребенестия тритон не е непреодолима преграда, предвид което евентуалният барьерен ефект за видовете земноводни и влечуги ще е незначителен.

- от строителството по всеки един от вариантите ще се засегне малка част от един полигон с потенциални местообитания на видра и пъстър пор, продължаващи без прекъсване по протежение на цялата зона, а незасегнатите части от тях ще запазят характеристиките си на местообитания на видовете. По време на строителството по всеки един от вариантите преминаването на индивиди може да бъде възпрепятствано, най-вече заради присъствието на хора и техника, но предвид факта, че видовете са нощно активни, а строителните дейности ще се извършват през деня, барьерен ефект за видрата и пъстрия пор дори да се появи, ще е временен. Не се очаква барьерен ефект за останалите видове бозайници, предмет на опазване в зоната, т.к. липсват техни потенциални местообитания в обхвата на ИП.

6.4.4. Реализирането на трасето няма да доведе до поява на значително по степен безпокойство върху популациите на видовете, предмет на опазване в зоната. Временно безпокойство, в незначителна степен се очаква за видрата и пъстрия пор, само по време на строителството. По време на експлоатацията, не се очаква безпокойство, тъй като индивидите обитаващи района бързо ще се приспособят.

6.4.5. Смъртността като възможно въздействие върху видовете, предмет на опазване в зоната е оценена незначителна или без въздействие, тъй като:

- при бисерната мида от безгръбначните е възможна пренебрежимо малка, инцидентна смъртност на отделни индивиди при строителството на мостовото съоръжение, но въздействието е оценено като незначително, поради инцидентния характер и няма да доведе до промяна на ПС на вида, а с прилагане на предвидените мерки, ще се елиминира.

- по време на строителството въздействието смъртност на индивиди при рибите ще се изрази също в незначителна степен и ще има инцидентен характер, в случай, че се предизвика размътване на водата. Предвид малката засегната площ и инцидентния характер няма да доведе

до промяна на ПС на видовете. С прилагане на предвидените мерки, въздействието може да се намали допълнително или да се елиминира.

- при строителството и експлоатацията на железопътната линия въздействието смъртност върху видовете земноводни и влечуги е оценено като незначително и със случаен/инцидентен характер, тъй като строителството на мостовото съоръжение ще засегне много малка част от потенциалните им местообитания.

- за бозайниците, предмет на опазване в зоната риска от смъртност няма да се различава съществено от съществуващия и в момента такъв, тъй като ИП е за удвояване на съществуващата железопътна линия.

6.4.6. За местообитания на видове, предмет на опазване в защитената зона, е оценено, че кумулативното въздействие ще е незначително.

6.5. Защитена зона BG0000436 „Река Мечка“

6.5.1. При извършените теренни проучвания в обхвата на трасето по всички вариантите не са установени природни местообитания, предмет на опазване в защитената зона.

6.5.2. По отношение на степента на въздействие върху местообитанията на видовете и техните популации, предмет на опазване в защитената зона, въздействието ще е незначително, тъй като жп линията ще пресече зоната чрез разширение на мостово съоръжение над р. Мечка. След приключване на строителството се очаква разделените полигони с местообитания на повечето видове да възстановят целостта си.

- От видовете безгръбначни, предмет на опазване в зоната, по време на строителството ще бъдат засегнати 0,127 ха или 0,076 % от общата площ на потенциалните местообитания само на 1 вид - Бисерна мида (*Unio crassus*). Предвид временния характер на строителните дейности, малката площ на засягане и липсата на трайно изменение, местообитанията ще се възстановят бързо характеристиките си, след приключване на строителните дейности, Постоянно унищожени ще са само площите, необходими за стъпките на колоните за разширението на мостовото съоръжение, поради което въздействието ще бъде незначително. За всички други безгръбначни видове, предмет на опазване в защитената зона дейностите по реализация на ИП няма да имат пряко или косвено въздействие, тъй като в обхвата на трасето липсват техни потенциални местообитания.

- Пряко въздействие ще има само върху 1 от видовете риби, предмет на опазване в зоната – Маришка мряна (*Barbus cyclolepis*), изразяващо се във временно размътване на водата, което ще е временно и обратимо, само по време на строителството, тъй като се засягат минимални площи от потенциалните им местообитания, както следва: – 0.064 ха или 0,14% .

- Незначително по степен, краткотрайно и обратимо въздействие по време на строителство от разширение на мостовото съоръжение над р. Мечка ще има върху потенциални местообитания на следните видове земноводни, предмет на опазване в зоната - Голям гребенест тритон (*Triturus karelinii*) от които се засяга минимална площ от 0,112 ха или 0,0043% спрямо общата им площ в зоната, Червенокоремна бумка (*Bombina bombina*) – 0,04 ха или 0,0152 %, Жълтокоремна бумка (*Bombina variegata*) – 0,233 ха или 0,0099%. Предвид малката засегната площ, прякото въздействие ще е временно и обратимо само по време на строителството, а възстановяването на местообитанията ще настъпи бързо, след приключване на строителните дейности.

- Обхватът на строителните дейности ще засегне минимални площи от потенциални местообитания на следните видове влечуги, предмет на опазване в зоната - Обикновена блатна костенурка (*Emys orbicularis*) – 0,234 ха или 0,0087%, Шипобедрена костенурка (*Testudo graeca*) – 0.233 ха или 0,0089 %, Шипоопашата костенурка (*Testudo hermanni*) – 0.233 ха или 0,0079%, Пъстър смок (*Elaphe sauromates*) – 0.233 или 0,0077% . Предвид малката засегната площ от площта на местообитанията им в зоната, прякото въздействие ще е временно и обратимо, само по време на строителството, поради което не се очаква промяна в природозащитното им състояние.

С реализацията на ИП ще бъдат засегнати минимални площи от потенциални местообитанията на 2 вида бозайници, предмет на опазване в зоната – 0,23 ха или 0,05% от потенциални местообитания на Видра (*Lutra lutra*) и 0,23 ха или 0,01 % на Пъстър пор (*Vormela peregusna*). Поради малката площ на засягане спрямо общата им площ в зоната, въздействието върху тях е оценено като незначително. Въздействие върху останалите видове бозайници, предмет на опазване в зоната няма да има, тъй като при извършените теренни проучвания в обхвата на трасето е установено, че липсват техни потенциални местообитания.

Не се очаква въздействие върху видовете прилепи – Голям нощник (*Myotis myotis*), Дългопръст нощник (*Myotis capaccinii*), Южен подковонос (*Rhinolophus euryale*) т.к. реализацията на ИП не засяга техни убежища и потенциални местообитания. Въздействието върху видовете прилепи – Голям подковонос (*Rhinolophus ferrumequinum*) и Малък подковонос (*Rhinolophus hipposideros*), предмет на опазване в защитената зона ще е незначително, тъй като ще бъдат засегнати минимални площи от 0,0155% и 0,0548% от потенциалните им ловни местообитания и не се засягат пряко техни убежища.

6.5.3. Степента на фрагментация/бариерен ефект за местообитанията на видовете, предмет на опазване в зоната ще е незначителна или няма да има, тъй като:

- строителството на мостовото съоръжение ще се засегне много малка част от речното корито на р. Мечка. Подходящите за Бисерната мида местообитания надолу и нагоре по течението на реката ще запазят характеристиките си на потенциални местообитания. Бариерен ефект може да възникне по време на строителството в незначителна степен, тъй като възрастните не извършват придвижвания, а ларвите се разпространяват с помощта на гостоприемниците си- различни видове риби.

- локалното размътване на водата по време на строителните дейности може да влоши временно местообитанията на някои от видовете риби, предмет на опазване в зоната, но извън района на размътване нагоре и надолу по течението на реката местообитанията ще запазят характеристиките си.

- Железопътната линия не нарушава коридори за разпространение на видовете земноводни и влечуги, а за гребенестия тритон не е непреодолима преграда, предвид което евентуалният бариерен ефект за видовете земноводни и влечуги ще е незначителен.

- от строителството по всеки един от вариантите ще се засегне малка част от един полигон с потенциални местообитания на видра и пъстър пор, продължаващи без прекъсване по протежение на цялата зона, а незасегнатите части от тях ще запазят характеристиките си на местообитания на видовете. По време на строителството по всеки един от вариантите преминаването на индивиди може да бъде възпрепятствано, най-вече заради присъствието на хора и техника, но предвид факта, че видовете са нощно активни, а строителните дейности ще се извършват през деня, бариерен ефект за видрата и пъстрия пор дори да се появи, ще е временен. Не се очаква бариерен ефект за останалите видове бозайници, предмет на опазване в зоната, т.к. липсват техни потенциални местообитания в обхвата на ИП.

6.5.4. Реализирането на трасето няма да доведе до поява на значително по степен безпокойство върху популациите на видовете, предмет на опазване в зоната. Временно безпокойство, в незначителна степен се очаква за видрата и пъстрия пор, само по време на строителството. По време на експлоатацията, не се очаква безпокойство, тъй като индивидите обитаващи района бързо ще се приспособят.

6.5.5. Смъртността като възможно въздействие върху видовете, предмет на опазване в зоната е оценена незначителна или без въздействие, тъй като:

- при бисерната мида от безгръбначните е възможна пренебрежимо малка, инцидентна смъртност на отделни индивиди при строителството на мостовото съоръжение, но въздействието е оценено като незначително, поради инцидентния характер и няма да доведе до промяна на ПС на вида, а с прилагане на предвидените мерки, ще се елиминира.

- по време на строителството въздействието смъртност на индивиди при рибите ще се изрази също в незначителна степен и ще има инцидентен характер, в случай, че се предизвика размътване на водата. Предвид малката засегната площ и инцидентния характер няма да доведе до промяна на ПС на видовете. С прилагане на предвидените мерки, въздействието може да се намали допълнително или да се елиминира.

- при строителството и експлоатацията на ж. п. линията въздействието смъртност върху видовете земноводни и влечуги е оценено като незначително и със случаен/инцидентен характер, тъй като строителството на мостовото съоръжение ще засегне много малка част от потенциалните им местообитания.

- за бозайниците, предмет на опазване в зоната риска от смъртност няма да се различава съществено от съществуващия и в момента такъв, тъй като ИП е за удвояване на съществуващата жп линия.

6.5.6. За местообитания на видове, предмет на опазване в защитената зона, е оценено, че кумулативното въздействие ще е незначително.

6.6. Защитена зона BG0000437 „Река Черкезица“

В границите на зоната не се предвиждат дейности, произтичащи от настоящото ИП, в тази връзка няма да има въздействия върху природни местообитания и местообитания на видове. Трасето на жп линията пресича зоната, но в този участък (Катуница - Поповица) съществуващото междугарие е електрифицирана двойна жп линия, която съответства на изискванията проекта за удвояване на жп линията.

6.7. Защитена зона BG0000578 „Река Марица“

При извършените теренни проучвания за целите на оценка степента на въздействие на ИП върху защитените зони е установено, че ИП засяга 4 от общо 14 типа природни местообитания, предмет на опазване в защитената зона: 91M0 *Балкано-Панонски церово-горунови гори*, 92A0 Крайречни галерии от *Salix alba* и *Populus alba*, 6430 Хидрофилни съобщества от високи треви в равнините и в планинския до алпийския пояс и 3260 Равнинни или планински реки с растителност от *Ranunculion fluitantis* и *Callitricho-Batrachion*. Въздействието върху тях ще бъде незначително, тъй като по време на строителството ще бъдат унищожени, съответно фрагментирани минимални площи от представеността им в зоната, както следва: по трите варианта на трасе се засягат 0,61 ха или 0,67% от площта на 91M0, от местообитание 92A0 по Вариант 1 се засягат 1,60 ха или 0,84%, по Вариант 2 се засягат 1,45 ха или 0,75% и по Смесен вариант се засягат 1,59 ха или 0,83%, по трите варианта на трасе от площта на 6430 се засягат 0,02 ха или 0,05%, от 3260 по Вариант 1 се засягат 0,53 ха или 0,03%, по Вариант 2 - 0,49 ха или 0,028 % и по Смесен Вариант се засягат 0,55 ха или 0,031%.

6.7.1. По отношение на степента на въздействие върху местообитанията на видовете и техните популации, предмет на опазване в защитената зона, заключението също е, че въздействието ще бъде незначително тъй като железопътната линия ще пресече зоната чрез мостово съоръжение в по-голямата си част. След приключване на строителството се очаква разделените полигони с местообитания на повечето видове да възстановят целостта и характеристиките си.

Поради малката засегната площ от потенциалните местообитания на видовете безгръбначни в зоната, въздействието върху тях е оценено като незначително, което съответно не предполага значителни отрицателни въздействия върху числеността и структурата на популацията им, тъй като:

- Реализацията на ИП ще окаже пряко въздействие върху потенциални местообитания на следните видове безгръбначни, предмет на опазване в зоната, от които се засягат минимални площи, спрямо общата им площ в зоната, както следва: Обикновен сечко (*Cerambyx cerdo*) – по Вариант 1 - 2,21 ха или 0,36%, по Вариант 2 - 2,9 ха или 0,47% и по Смесен Вариант – 2,2 ха или 0,35%; Буков сечко (*Morimus funereus*) – по Вариант 1 - 2,21 ха или 0,16%, 2,9 ха или 0,21% по Вариант 2, 2,2 ха или 0,16% при Смесен вариант, Бръмбар рогач (*Lucanus cervus*) – по

Вариант 1 - 2,21 ха или 0,04%, по Вариант 2 - 2,9 ха или 0,05% и по Смесен Вариант – 2,2 ха или 0,04%, Набръчкан пробатикус (*Probatiscus subrugosus*) – 0.06 ха или 0,008% по всички варианти, Обикновен паракалоптенус (*Paracaloptenoncus caloptenoides*) – засегнатото потенциално местообитание на вида по всички варианти е между 2,66 ха или 0,89% и 2,79 ха или 0,93%, Ручейно пъстриче (*Coenagrion ornatum*) – 35,6 ха или 0,38%, Офиогомфус (*Ophiogomphus cecilia*) – между 42,4 и 42,6 ха или около 37 %, Лицена (*Lycaena dispar*) – около 20 ха или 0,26%, Четириточкова меча пеперуда (*Euplagia quadripunctaria*) – засегнатите площи по всички варианти са около 13,6 ха или 0,9%, Глогова торбогнездица (*Eriogaster catax*) – около 15,8 ха или 0,49 %, *Vertigo angustior* – 2.2 ха или 0,45%, *Vertigo moulinsiana* – 2.2 ха или 0,45%, Бисерна мида (*Unio crassus*) – около 1,5 ха или 0,12 %,

- Прякото въздействие върху видовете риби, предмет на опазване в зоната в резултат от размътване на водата ще е временно и обратимо, само по време на строителството, а въздействието ще е незначително, поради минималните площи на засегнатите им потенциални местообитания, както следва: Распер (*Aspius aspius*) – между 0,35 и 0,39 ха или 0,020-0,022 %, Европейска горчивка (*Rhodeus amarus*) – между 0,62 и 0,67 ха или 0,003%, Маришка мряна (*Barbus ciclolepis*) – между 0,68 и 0,80 ха или 0,03 и 0,04%, Балкански щипок (*Sabanejewia aurata*) - между 0,60 и 0,64 ха или 0,003 и 0,04%, Обикновен щипок (*Cobitis taenia*) - между 1,11 и 1,17 ха или 0,05%;

- Незначително по степен, краткотрайно и обратимо въздействие по време на строителство ще има върху потенциални местообитания на видове от земноводните, предмет на опазване в зоната, от които се засягат минимални площи, спрямо общата им площ в зоната, както следва: Голям гребенест тритон (*Triturus karelinii*) – 46,42 ха или 0,3843 %, Червенокоремна бумка (*Bombina bombina*) – 30,3 ха или 0,38 %, Жълтокоремна бумка (*Bombina variegata*) – 26,4 ха или 0,38%. Предвид малката засегната площ, прякото въздействие ще е временно и обратимо само по време на строителството, а възстановяването на местообитанията ще настъпи бързо, след приключване на строителните дейности.

- Обхватът на строителните дейности ще засегне минимални площи от потенциални местообитания на следните видове влечуги, предмет на опазване в зоната - Обикновена блатна костенурка (*Emys orbicularis*) – 50,7 ха или 0,39%, Каспийска блатна костенурка (*Mauremys caspica*) – 9.4 ха или 0,48 %, Шипобедрена костенурка (*Testudo graeca*) – 49,6 ха или 0,8%, Шипоопашата костенурка (*Testudo hermanni*) – 50,7 ха или 0,5%, Пъстър смок (*Elaphe saurornates*) – 49.7 ха или 0,36%. Предвид малката засегната площ от площта на местообитанията им в зоната, прякото въздействие ще е временно и обратимо, само по време на строителството, поради което не се очаква промяна в природозащитното им състояние.

С реализацията на ИП ще бъдат засегнати минимални площи от потенциални местообитанията на 4 вида бозайници, предмет на опазване в зоната – 0,17% от потенциални местообитания на Лалугер (*Spermophilus citellus*), 32% на Видра (*Lutra lutra*), 0,31 % на Пъстър пор (*Vormela peregusna*) и 0,32% на Мишевиден сънливек (*Myomimus roachi*). Поради малката площ на засягане спрямо общата им площ в зоната, въздействието върху тях е оценено като незначително. Въздействие върху останалите видове бозайници, предмет на опазване в зоната няма да има, тъй като при извършените теренни проучвания в обхвата на трасето е установено, че липсват техни потенциални местообитания.

- Не се очаква въздействие върху видовете прилепи – Голям подковонос (*Rhinolophus ferrumequinum*), Дългокрил прилеп (*Miniopterus schreibersii*), Дългопръст нощник (*Myotis capaccinii*), Дългоух нощник (*Myotis bechsteinii*), Малък подковонос (*Rhinolophus hipposideros*), Остроух нощник (*Myotis blythii*), Средиземноморски подковонос (*Rhinolophus blasii*), Широкоух прилеп (*Barbastella barbastellus*) Южен подковонос (*Rhinolophus euryale*), предмет на опазване в зоната, т.к. реализацията на ИП не засяга техни убежища и потенциални местообитания. Въздействието върху местообитанията на Големия нощник (*Myotis myotis*) ще е

незначително, тъй като ще бъдат засегнати минимални площи от 0,45386% от потенциалните му ловни местообитания и не се засягат пряко негови убежища.

6.7.2. Степента на фрагментация/барьерен ефект за природните местообитания и местообитанията на видовете, предмет на опазване в зоната ще е незначителна или няма да има, тъй като:

- Поради малката засегната площ от удвояването на трасето и се очаква незначителна по степен фрагментация единствено за местообитание 92A0, за останалите природни местообитания фрагментация няма да има.

- Поради малката засегната площ от потенциалните местообитания на видовете безгръбначни, незначителна по степен фрагментация от реализацията на ИП ще има върху потенциални местообитания на твърдокрилите безгръбначни, барьерен ефект няма да има, тъй като железопътната инфраструктура не представлява непреодолима преграда за популациите им.

- Локалното размътване на водата по време на строителните дейности може да влоши временно местообитанията на някои от видовете риби, предмет на опазване в зоната, но извън района на размътване нагоре и надолу по течението на реката местообитанията ще запазят характеристиките си.

- Железопътната линия не нарушава коридори за разпространение на видовете земноводни, а за гребенестия тритон не е непреодолима преграда, предвид което евентуалният барьерен ефект за видовете земноводни няма да има, а дори да възникне ще е незначителен.

- се засягат много малки площи от потенциалните ловни местообитания на някои от видовете прилепи, предмет на опазване в зоната. Барьерен ефект няма да има, тъй като ж.п. линията не прекъсва локални и сезонни миграционни коридори и не представлява непреодолима преграда при полета на прилепите.

- от строителството по всеки един от вариантите ще се засегне малка част от един полигон с потенциални местообитания на видра, и малка част от няколко големи полигона на пъстръ пор продължаващи без прекъсване по протежение на цялата зона, а незасегнатите части от тях ще запазят характеристиките си на местообитания на видовете. По време на строителството по всеки един от вариантите преминаването на индивиди може да бъде възпрепятствано, най-вече заради присъствието на хора и техника, но предвид факта, че видовете са нощно активни, а строителните дейности ще се извършват през деня, барьерен ефект за видрата, пъстрия пор и мишевидния сънливец дори да се появи, ще е временен. Не се очаква барьерен ефект за останалите видовете бозайници, предмет на опазване в зоната.

6.7.3. Реализирането на трасето няма да доведе до поява на значително по степен безпокойство върху популациите на видовете, предмет на опазване в зоната. Временно безпокойство, в незначителна степен се очаква за видрата, пъстрия пор и мишевидния сънливец, само по време на строителството. По време на експлоатацията, не се очаква безпокойство, тъй като индивидите обитаващи района бързо ще се приспособят.

6.7.4. Смъртността като възможно въздействие върху видовете, предмет на опазване в зоната е оценена незначителна или без въздействие, тъй като:

- при безгръбначните е възможна пренебрежимо малка, инцидентна смъртност на отделни индивиди при сблъсък с движещите се влакови състави, но въздействието е оценено като незначително, поради инцидентния характер и няма да доведе до промяна на ПС на видовете.

- по време на строителството въздействието смъртност на индивиди при рибите ще се изрази също в незначителна степен и ще има инцидентен характер, в случай, че се предизвика размътване на водата. Предвид малката засегната площ и инцидентния характер няма да доведе до промяна на ПС на видовете. С прилагане на предвидените мерки, въздействието може да се намали допълнително или да се елиминира.

- при строителството и експлоатацията на ж.п. линията въздействието смъртност върху видовете земноводни и влечуги е оценено като незначително и със случаен характер, тъй като строителството на мостовото съоръжение ще засегне много малка част от потенциалните им местообитания.

- за бозайниците, предмет на опазване в зоната риска от смъртност няма да се различава съществено от съществуващия и в момента такъв, тъй като ИП е за удвояване на съществуващата ЖП линия.

- за видове прилепи е възможна пренебрежимо малка, инцидентна смъртност на отделни индивиди, поради възможност от прегазване на ловуващи индивиди с движещите се влакови състави, но въздействието е оценено като незначително, поради инцидентния характер и няма да доведе до промяна на ПС на видовете.

6.7.5. За природните местообитания и местообитания на видове, предмет на опазване в защитената зона, е оценено, че кумулативното въздействие ще е незначително.

6.8. Защитена зона BG0001034 „Остър камък“

6.8.1. При извършените теренни проучвания за целите на оценка степента на въздействие на ИП върху защитените зони не са установени природни местообитания, предмет на опазване в защитената зона.

6.8.2. По отношение на степента на въздействие върху местообитанията на видовете и техните популации, предмет на опазване в защитената зона, заключението също е, че въздействието ще бъде незначително. След приключване на строителството се очаква разделените полигони с местообитания на повечето видове да възстановят целостта и характеристиките си.

Поради малката засегната площ от потенциалните местообитания на видовете безгръбначни в зоната, въздействието върху тях е оценено като незначително, което съответно не предполага значителни отрицателни въздействия върху числеността, плътността и структурата на популацията им, тъй като:

- Реализацията на ИП ще окаже пряко въздействие върху потенциални местообитания на 2 вида безгръбначни, предмет на опазване в зоната, от които се засягат минимални площи, спрямо общата им площ в зоната, както следва: Бисерна мида (*Unio crassus*) – около 0,113 ха или 0,0399 %, Ручейно пъстриче (*Coenagrion ornatum*) – 0,861 ха или 0,0404 %,

- Реализацията на ИП засяга потенциални местообитания на следните видове риби, предмет на опазване в зоната, от които се засягат минимални площи, спрямо общата им площ в зоната, както следва: – Европейска горчивка (*Rhodeus amarus*) – между 0,08 ха или 0,04%, Маришка мряна (*Barbus ciclolepis*) – между 0,037 ха или 0,0431%, Обикновен щипок (*Cobitis taenia*) - между 0,079 ха или 0,03%;

- Незначително по степен, краткотрайно и обратимо въздействие по време на строителство ще има върху потенциални местообитания на видове от земноводните, предмет на опазване в зоната, от които се засягат минимални площи, спрямо общата им площ в зоната, както следва: Голям гребенест тритон (*Triturus karelinii*) – 0,89 ха или 0,0057 %, Жълтокоремна бумка (*Bombina variegata*) – 0,869 ха или 0,0207 %. Предвид малката засегната площ, прякото въздействие ще е временно и обратимо само по време на строителството, а възстановяването на местообитанията ще настъпи бързо, след приключване на строителните дейности.

- Обхватът на строителните дейности ще засегне минимални площи от потенциални местообитания на следните видове влечуги, предмет на опазване в зоната - Обикновена блатна костенурка (*Emys orbicularis*) – 0,871 ха или 0,00597 %, Каспийска блатна костенурка (*Mauremys caspica*) – 0,85 ха или 0,1257%, Шипобедрена костенурка (*Testudo graeca*) – 0,82 ха или 0,0056%, Шипоопашата костенурка (*Testudo hermanni*) – 0,867 ха или 0,0057%, Пъстър смок (*Elaphe sauromates*) – 0,871 ха или 0,0055%. Предвид малката засегната площ от площта на местообитанията им в зоната, прякото въздействие ще е временно и обратимо, само по време на строителството, поради което не се очаква промяна в природозащитното им състояние.

С реализацията на ИП ще бъдат засегнати минимални площи от потенциални местообитанията на 2 вида бозайници, предмет на опазване в зоната – 0,837 ха или 0,0726% на Видра (*Lutra lutra*) и 0,31% на Пъстър пор (*Vormela peregusna*). Поради малката площ на засягане спрямо общата им площ в зоната, въздействието върху тях е оценено като незначително. Въздействие върху останалите видове бозайници, предмет на опазване в зоната няма да има, тъй като при извършените теренни проучвания в обхвата на трасето е установено, че липсват техни потенциални местообитания.

- Не се очаква въздействие върху вида прилеп – Дългопръст нощник (*Myotis capaccinii*), предмет на опазване в зоната, т.к. реализацията на ИП не засяга негови убежища и потенциални местообитания. Въздействието върху местообитанията на Малък подковонос (*Rhinolophus hipposideros*), Остроух нощник (*Myotis blythii*) и Голям подковонос (*Rhinolophus ferrumequinum*) ще е незначително, тъй като ще бъдат засегнати минимални площи от 0,0359 %, 0,000586% и 0,0032% от потенциалните им ловни местообитания и не се засягат пряко техни убежища.

6.8.3. Степента на фрагментация/барьерен ефект за природните местообитания и местообитанията на видовете, предмет на опазване в зоната ще е незначителна или няма да има, тъй като:

- При извършените теренни проучвания за целите на оценка степента на въздействие на ИП върху защитените зони не са установени природни местообитания, предмет на опазване в защитената зона.

- Поради малката засегната площ от потенциалните местообитания на видовете безгръбначни, няма да има фрагментация от реализацията на ИП върху потенциалните им местообитания, барьерен ефект също няма да има, тъй като железопътната инфраструктура не представлява непреодолима преграда за популациите им.

- локалното размътване на водата по време на строителните дейности може да влоши временно местообитанията на някои от видовете риби, предмет на опазване в зоната, но извън района на размътване нагоре и надолу по течението на реката местообитанията ще запазят характеристиките си.

- Висококачествените потенциални местообитания на видовете земноводни и влечуги са по протежението на реката, която се пресича от ЖП линията чрез съществуващо мостово съоръжение, поради тази причина фрагментация няма да има. ЖП линията не е непреодолима преграда за видовете земноводни, предвид което евентуалният барьерен ефект няма да има, а дори да възникне ще е незначителен. ЖП линията не нарушава коридори на разпространение на видовете влечуги, поради което барьерен ефект няма да има, а дори да възникне ще е незначителен.

- строителството на мостовото съоръжение по всеки един от вариантите ще се засегне малка част от един полигон с потенциални местообитания на видра и пъстър пор, незасегнатите части от тях ще запазят характеристиките си на местообитания на видовете. Въздействието ще е временно, само по време на строителството, поради което фрагментация за местообитания на двата вида няма да има. По време на строителството по всеки един от вариантите преминаването на индивиди може да бъде възпрепятствано, най-вече заради присъствието на хора и техника, но предвид факта, че видовете са нощно активни, а строителните дейности ще се извършват през деня, барьерен ефект за видрата и пъстрия пор дори да се появи, ще е временен. Не се очаква барьерен ефект за останалите видове бозайници, предмет на опазване в зоната.

- тъй като се засягат много малки площи от потенциалните ловни местообитания на някои от видовете прилепи, предмет на опазване в зоната, а не техни убежища, фрагментация няма да има. Барьерен ефект също няма да има, тъй като ж.п. линията не прекъсва локални и сезонни миграционни коридори и не представлява непреодолима преграда при полета на прилепите.

6.8.4. Реализирането на трасето няма да доведе до поява на значително по степен безпокойство върху популациите на видовете, предмет на опазване в зоната. Временно безпокойство, в незначителна степен се очаква за видрата и пъстрия пор, само по време на

строителството. По време на експлоатацията, не се очаква безпокойство, тъй като индивидите обитаващи района бързо ще се приспособят.

6.8.5. Смъртността като възможно въздействие върху видовете, предмет на опазване в зоната е оценена незначителна или без въздействие, тъй като:

- при безгръбначните е възможна пренебрежимо малка, инцидентна смъртност на отделни индивиди при сблъсък с движещите се влакови състави, но въздействието е оценено като незначително, поради инцидентния характер и няма да доведе до промяна на ПС на видовете.

- по време на строителството въздействието смъртност на индивиди при рибите ще се изрази също в незначителна степен и ще има инцидентен характер, в случай, че се предизвика размътване на водата. Предвид малката засегната площ и инцидентния характер няма да доведе до промяна на ПС на видовете.

- при строителството и експлоатацията на ж.п. линията въздействието смъртност върху видовете земноводни и влечуги е оценено като незначително или със случаен характер, тъй като строителството на мостовото съоръжение ще засегне много малка част от потенциалните им местообитания.

- за бозайниците, предмет на опазване в зоната риска от смъртност няма да се различава съществено от съществуващия и в момента такъв, тъй като ИП е за удвояване на съществуващата ЖП линия.

- за видове прилепи е възможна пренебрежимо малка, инцидентна смъртност на отделни индивиди, поради възможност от прегазване на ловуващи индивиди с движещите се влакови състави, но въздействието е оценено като незначително, поради инцидентния характер и няма да доведе до промяна на ПС на видовете.

6.8.6. За природните местообитания и местообитания на видове, предмет на опазване в защитената зона, е оценено, че кумулативното въздействие също ще е незначително.

6.9. Защитена зона BG0002081 „Марица Първомай“

6.9.1. Трасето на ЖП линията преминава в южната периферия на защитената зона. Оценената загуба на гнездови и трофични местообитания на видове птици, предмет на опазване в зоната, е под 1 % от представеността им в нея. Предвид малката площ на засягане, въздействието за всички видове птици е оценено като незначително.

От удвояването на трасето пряко ще бъдат засегнати минимални площи от потенциални гнездови местообитания на следните видове птици, предмет на опазване в зоната: Бял щъркел (*Ciconia ciconia*), Обикновена ветрушка (*Falco tinnunculus*), Синя гарга (*Coracias garrulus*), Сирийски пъстър кълвач (*Dendrocopos syriacus*), Полска бърбрица (*Anthus campestris*), Червеногърба сврачка (*Lanius collurio*), Черночела сврачка (*Lanius minor*), Белочела сврачка (*Lanius nubicus*), които са непосредствено до съществуващата ЖП линия, в тази връзка използването им от видовете за гнездене е много малко вероятно. След приключване на строителството част от засегнатите площи ще възстановят характеристиките си на потенциални местообитания за видовете, постоянно унищожени ще останат само площите, необходими за „стъпките“ на колоните на мостовите съоръжения. Вземайки предвид минималните площи на реално засегнатите потенциални гнездови местообитания на горесцитираните видове, въздействието от пряко унищожаване ще е незначително.

От обхвата на трите варианта на трасе ще бъдат засегнати минимални площи от потенциални трофични местообитания на следните видове птици, с площи както следва: Бял щъркел (*Ciconia ciconia*) – от обхвата на Варианти 1 и смесен се засягат 6,008 ха или 0,075 %, а от Вариант 2 - 5,247 ха или 0,065%, Черен щъркел (*Ciconia nigra*) – 0,161 ха или 0,011%, Сива чапла (*Ardea cinerea*) - от обхвата на Варианти 1 и смесен се засягат 6,074 ха или 0,077 %, от Вариант 2 - 5,313 ха или 0,068% от площта им в зоната, Червена чапла (*Ardea purpurea*) - от обхвата на трите варианта се засягат 0,161 ха донякъде подходящи за хранене на вида водни тела, или 0,011 % от площта им в зоната, Голяма бяла чапла (*Egretta alba*) от обхвата на

Варианти 1 и смесен се засягат 6,074 ха или 0,077 %, а от Вариант 2 - 5,313 ха или 0,068%, Малка бяла чапла (*Egretta garzetta*)- от обхвата на Варианти 1 и смесен се засягат 6,074 ха или 0,077 %, а от Вариант 2 - 5,313 ха или 0,068%, Нощна чапла (*Nycticorax nycticorax*) - от обхвата на трите варианта се засягат 0,230 ха или 0,016 % от подходящи за хранене за вида места, Зеленоглава патица (*Anas platyrhynchos*)- 0,161 ха или 0,012% донякъде подходящи за хранене на вида водни тела, Орел змияр (*Circaetus gallicus*) - от обхвата на Варианти 1 и Смесен се засягат 22,809 ха или 0,288 % от потенциални трофични местообитания на вида в зоната, а от Вариант 2 – 21,954 ха или 0,277 % от площта им в зоната, Късопръст ястреб (*Accipiter brevipes*)- от обхвата на Варианти 1 и Смесен се засягат 22,809 ха или 0,288 %, а от Вариант 2 – 21,954 ха или 0,277 %, Обикновен мишелов (*Buteo buteo*) - от обхвата на Варианти 1 и Смесен се засягат 22,809 ха или 0,288 %, а от Вариант 2 – 21,954 ха или 0,277 %, Северен мишелов (*Buteo lagopus*)- от обхвата на Варианти 1 и Смесен се засягат 22,809 ха или 0,288 %, а от Вариант 2 – 21,954 ха или 0,277 %, Белоопашат мишелов (*Buteo rufinus*) - от обхвата на Варианти 1 и Смесен се засягат 22,809 ха или 0,288 %, а от Вариант 2 – 21,954 ха или 0,277 %, Малък креслив орел (*Aquila pomarina*) - от обхвата на Варианти 1 и Смесен се засягат 22,809 ха или 0,288 %, а от Вариант 2 – 21,954 ха или 0,277 %, Малък орел (*Hieraetus pennatus*) - от обхвата на Варианти 1 и Смесен се засягат 22,809 ха или 0,288 %, а от Вариант 2 – 21,954 ха или 0,277 %, Черна каня (*Mulvis migrans*) - от обхвата на Варианти 1 и Смесен се засягат 22,809 ха или 0,288 %, а от Вариант 2 – 21,954 ха или 0,277 %, Малък сокол (*Falco columbarius*) - от обхвата на Варианти 1 и Смесен се засягат 22,809 ха или 0,288 %, а от Вариант 2 – 21,954 ха или 0,277 %, Обикновена ветрушка (*Falco tinnunculus*) -от обхвата на Варианти 1 и Смесен се засягат 22,809 ха или 0,288 %, а от Вариант 2 – 21,954 ха или 0,277%, Зеленоножка (*Gallinula chloropus*) - от обхвата на трите варианта се засягат 0,230 ха или 0,016 %, Земеродно рибарче (*Alcedo atthis*) - от обхвата на трите варианта се засягат 0,161 ха или 0,012 % от потенциални трофични местообитания на вида в зоната, Синя гарга (*Coracias garrulus*) - от обхвата на Варианти 1 и Смесен се засягат 22,809 ха или 0,288 %, а от Вариант 2 – 21,954 ха или 0,277 %, Сирийски пъстър кълвач (*Dendrocopos syriacus*) –от обхвата на Варианти 1 се засягат 8,983 ха или 0,437 %, Брегова лястовица (*Riparia riparia*) – в обхвата на варианти 1 и смесен попадат 23,039 ха или 0,247 % от потенциални трофични местообитания на вида в зоната, а по Вариант 2 – 22,184 ха или 0,237%, Червеногърба сврачка (*Lanius collurio*) - в обхвата на варианти 1 и смесен попадат 18,437 ха или 0,730 %, а по Вариант 2 – 18,334 ха или 0,726%, Черночела сврачка (*Lanius minor*) -в обхвата на варианти 1 и смесен попадат 18,437 ха или 0,730 %, а по Вариант 2 – 18,334 ха или 0,726%, Белочела сврачка (*Lanius nubicus*) - в обхвата на трите варианта на трасе попадат 0,0333 ха или 0,002 % от потенциални трофични местообитания на вида в зоната.

6.9.2. Тъй като от удвояването на трасето на ЖП линията пряко ще бъдат засегнати минимални площи от потенциални гнездови местообитания на малка част от видовете птици, предмет на опазване в зоната, които са непосредствено до съществуващата ЖП линия и използването им от тези видове за гнездене е много малко вероятно, няма да има фрагментация на гнездови местообитания, а дори да възникне, ще е временна и в незначителна степен, само по време на строителството. Строителството на мостовите съоръжения по всеки един от вариантите ще засегне малка част от големи полигони с потенциални трофични местообитания на цитираните по - горе видове птици. Незасегнатите части ще запазят характеристиките си на такива. Въздействието ще е временно, само по време на строителството, поради което няма да има фрагментация и на трофични местообитания на видове птици.

6.9.3. Бариерен ефект също няма да има, тъй като нито една от дейностите по време на строителството и нито един елемент на жп линията по всеки един от вариантите не представляват непреодолима преграда за птиците.

6.9.4. От реализиране на удвояването на жп линията няма да възникне безпокойство, различно по степен от това, което е и в момента от съществуващата ЖП линия. В обхвата на трите варианта на трасе липсват потенциални гнездови местообитания на повечето видове

птици, предмет на опазване в зоната, а засегнатите такива са в близост до съществуваща ЖП линия и е малко вероятно да се използват за гнездене и размножаване. Някои от видовете не са чувствителни към безпокойство и гнездят в населените места и често се хранят след селскостопанската техника, като Белия щъркел.

6.9.5. Възрастните птици са достатъчно бързи и предпазливи, за да избегнат строителната и тежката транспортна техника при строителството, за да се очаква смъртност на възрастни индивиди по време на строителството. Предвид факта, че от обхвата на трите варианта на трасе се засягат минимални площи на няколко вида птици, предмет на опазване в зоната, които са в непосредствена близост до ЖП линията и е малко вероятно да се използват за гнездене, при строителните дейности възможното унищожаване на гнезда с яйца или на недобре летящи малки (ако такива се окажат в строителните граници) е малко вероятно и би било с инцидентен характер.

6.9.6. Кумулативното въздействие за видовете птици, предмет на опазване в защитената зона е оценено като незначително за всички видове птици.

6.10. Защитена зона BG0002103 „Злато поле“

Трасето на жп линията засяга много малка част от защитената зона, в тази връзка се засягат и минимални площи от местообитания на много малко видове пойни птици като: *Emberiza hortulana*, *Lanius collurio* и *Lanius minor* които се намират непосредствено до съществуващата ЖП линия и е малко вероятно да се ползват за гнездене от тях. Фрагментация на местообитания на видове птици няма да има, тъй като подходящите за тези видове местообитания са широко разпространени, вкл. извън границите на зоната, в южна посока. И трите вида се слабо чувствителни към безпокойство. Тъй като засегнатите местообитания е малко вероятно да се ползват за гнездене, безпокойство на хранещи се индивиди няма да има. Въздействието смъртност на екземпляри също ще е със случаен характер или поради липсата на гнездене няма да има.

Кумулативното въздействие за видовете птици, предмет на опазване в защитената зона е оценено като незначително за всички видове птици.

7. 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-36/23.02.2024 г. на МОСВ, изразява следното:

7.1. За оценка въздействието на ИП върху качеството на атмосферния въздух в района е извършено математическо моделиране и за шесте подучастъка на разпространението за общ суспендиран прах и фини прахови частици $FP_{PM_{10}}$ от работните участъци по време на строителството и по време на експлоатацията. Според получените резултати, обектът няма да оказва отрицателно въздействие върху атмосферния въздух на околните населени места.

Оценено е разпространението през периода на строителството и експлоатацията и на други очаквани замърсители в атмосферния въздух - серни оксиди, азотни оксиди, ЛОС, метанови въгледороди, въглероден оксид, въглероден диоксид, диазотен оксид, амоняк, тежки метали, устойчиви органични замърсители, емитирани от транспортна техника. Резултатите показват, че няма вероятност от наднормено натоварване на атмосферния въздух в околните населени места.

7.2. Според изложеното в доклада от особена важност е засягането на съоръжения за питейно-битово водоснабдяване и на санитарно-охранителни зони (СОЗ) около тези съоръжения. Предоставена е информация за СОЗ в района на железопътните участъци, които пресичат, преминават или са в близост до удвоеното трасе на минимум 150 м от оста на линията.

След направен анализ и оценка авторите на доклада заключват, че „не се очакват негативни въздействия върху състоянието на подземните водни тела, дори в зоните на пресичане на пояс от СОЗ. Няма изкопи с голяма дълбочина (практически до 1.0 м), които могат да окажат негативно въздействие и постъпване на замърсители в подземните водни тела.“

7.3. По време на изграждането на обекта и прилежащата инфраструктура на територията на строителната площадка, както и по време на експлоатация на новоизградените съоръжения се очаква генериране на шум и вибрации с наднормени нива. За населените места, където от направените анализи и изчисления се очакват наднормени нива на шум при експлоатация на линията са поставени изисквания за изграждане на шумозащитни съоръжения.

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 се препоръчва, машините и съоръженията, използвани на обекта да отговарят на *Наредбата за съществените изисквания и оценяване съответствието на машини и съоръжения, които работят на открито по отношение на шума, излъчван от тях във въздуха.*

В етапа на експлоатация, се очаква наднормено шумово въздействие за всички жилищни територии и обекти за здравна защита разположени на разстояние 10-200 м. 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 не е направен детайлен анализ на кумулативното въздействие на шумовото натоварване от железопътния транспорт и пътните участъци, преминаващи успоредно и/или в близост на разглежданите жп участъци.

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

Въз основа на направения подробен анализ и оценка на потенциалните въздействията, които могат да се породят в резултат от строителството и експлоатацията на ИП за „Удвояване на участъци от жп линията Крумово – Свиленград – Турска граница“ 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 по Смесен вариант – цялостно удвояване на жп линията, като трасето на новия Път 2 преминава приоритетно по обичайната следа, комбинирано вляво и вдясно по километража спрямо съществуващия Път 1.“.

Предвид гореизложеното МЗ, предлага условия и мерки, задължителни за изпълнение, които са включени в настоящото решение.

8. 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, включително и ДОСВ, като:

След положителна оценка на качеството на ДОСВ, същият е предоставен за обществен достъп по смисъла на чл. 25 от Наредбата за ОС, като в едномесечния срок не са постъпили писмени мотивирани становища и писма от заинтересовани лица. В тази връзка, не са налице обстоятелствата по чл. 39, ал. 10 от Наредбата за ОС, които да налагат извършване на допълнителни проучвания и анализи или събиране на допълнителна научна информация.

Проведени са срещи за обществено обсъждане в определените като засегнати общини в периода от 28 –30.05.2024 г. в община Свиленград, община Любимец, община Харманли, община Хасково, община Симеоновград, община Димитровград, община Родопи, община Първомай и община Садово, съвместно със засегнатите кметства. С писмо, с вх. № ОВОС-

36/06.06.2024 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 по предложенията, препоръките и мненията в резултат на общественото обсъждане, което е представено в МОСВ, с писмо вх. № ОВОС-36/10.06.2024 г., както и на засегнатите общини и кметства за осигуряване на обществен достъп. В обявения период за обществен достъп не са постъпили писмени становища и предложения.

На срещата за обществено обсъждане в община Любимец е предоставено становище на общината от 31.03.2023 г. до възложителя, и са направени предложения за: извършване на обследване на възможностите за удължаване на шумозащитния екран от км 287+140 до км 287+297, при тръбен водосток; включване на пешеходен подлез на км 287+160, на ул. „Ивайловградска“ и на пътен надлез на км 288+222. На срещата за обществено обсъждане в община Първомай от кмета на общината и главния архитект е направено предложение за допълнителни шумозащитни екрани с цел намаляване на шумовото въздействие, както и за реализиране на постоянни пътни връзки към „Пътен надлез Първомай III-667“ на съществуващия третокласен републикански път III-667. По предложенията от възложителя е посочено, че реализацията им ще бъде разгледана в следващия етап на развитие на проекта, при разработване на технически проект. От присъстващите лица е изразена положителна нагласа към проекта. 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, освен становището на община Любимец от м. март 2023 г.

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

9. Със свое Решение I-3/2024 г. от 01.11.2024 г. Висшият експертен екологичен съвет (ВЕЕС) – основен състав предлага да бъде одобрено осъществяването на инвестиционно предложение за „Удвояване на участъци от железопътна линия Крумово – Свиленград – Турска граница“, по Смесен вариант – цялостно удвояване на жп линията, като трасето на новия Път 2 преминава приоритетно по обичайната следа, комбинирано вляво и вдясно по километража спрямо съществуващия път

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.

2. При проектиране, строителство и експлоатация на ИП, в СОЗ, изградени около засегнатите водоизточници за питейно-битово водоснабдяване, да се спазват съответните забрани и ограничения, посочени в чл. 8, ал. 2 и приложение № 1 и 2 към чл. 10, ал. 1 на Наредба № 3 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.

2.1. В случаите, когато нямат определена СОЗ дейностите в ИП да бъдат съобразени с мярка с код DW_1 „Забрани и ограничения за изпълнение на дейностите в зони за защита на питейните води и в определените СОЗ и буферните зони около водоземните съоръжения и системи“ и код на действие DW_1_4 „Спазване на забрани и ограничения в СОЗ съгласно заповедта за определяне на зоната и списъка по приложение № 1 към Националния каталог от мерки (ПУРБ)“.

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 проводни“ от ЗВ.

2. Подаване на заявление за получаване на разрешително за ползване на воден обект съгласно чл. 46, ал. 1, т.1, буква „а“ (регулиране на оттока) от ЗВ за укрепване на насипите на железопътната линия Път 2 в близост до коритото на р. Марица в РЗПРН.

3. 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.

4. 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. Населените места по участъци, за които трябва да се проектират шумозащитни съоръжения са:

4.1. Междугарие Крумово – Катунца: с. Ягодово, където разстоянието до железопътната линия на север е от 20 м до 40 м.

4.2. Междугарие Поповица – Първомай: с. Поповица на юг на разстояние до железопътната линия от 17 м до 40 м; с. Винаца на север - на разстояние 130 м; промишлена зона на с. Поповица - на север на разстояние от 17 м.

4.3. Междугарие Първомай – Караджалово: гр. Първомай на север на разстояние от 13 м до 40 м от железопътната линия, с. Караджалово на юг на разстояние от 175 м, промишлена зона на с. Караджалово на юг на разстояние от 100 м.

4.4. Междугарие Караджалово – Ябълково: с. Скобелево, където разстоянието до ж.п. линията е на север и на юг на от 5 м до 40 м.

4.5. Междугарие Ябълково – Димитровград: с. Ябълково на североизток и югозапад на разстояние от 45 м до 70 м; промишлена зона на с. Ябълково на югозапад на разстояние от 30 м; с. Крум на юг на разстояние от 60 м; гр. Димитровград на юг на разстояние от 70 м; гр. Димитровград на североизток НЕОХИМ АД на разстояние от 100 м.

4.6. Междугарие Димитровград – Нова Надежда: с. Нова Надежда, където разстоянието до ж.п. линията на югозапад е 20 м и на североизток – на разстояние от 40 м.

4.7. Междугарие Нова Надежда – Симеоновград: гр. Симеоновград на север и юг на разстояние от 25 м до 100 м от железопътната линия.

4.8. Междугарие Симеоновград – Любимец: с. Преславец на запад на разстояние от 105 м; гр. Харманли на запад, югозапад и изток промишлени зони на разстояние от 15 м до 60 м; с. Бисер на юг на разстояние от 25 м до железопътната линия.

4.9. Междугарие Любимец – Свиленград: гр. Любимец на изток на разстояние от 15 м до 40 м; гр. Любимец промишлена зона на запад на разстояние от 25 м до 50 м.

4.10. Междугарие Свиленград – Турска граница: гр. Свиленград, където разстоянието до железопътната линия на север е на 120 м и на североизток на разстояние от 20 м; с. Генералово на югозапад на разстояние от 135 м с. Капитан Андреево на север на разстояние от 20 м.

5. При разработването на акустичните проекти да бъде разгледано детайлно кумулативното шумово въздействие от пътния и железопътния транспорт, същото да бъде оценено, като вида и структурата на шумозащитните съоръжения да бъдат съобразени с тези резултати и с резултатите по т. II.4.

6. Акустичните проекти да се съгласуват с Министерство на здравеопазването.

III. Преди, по време и след строителството:

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

2. С цел предотвратяване унищожаването на гнезда с яйца и/или малки на вида Бял щъркел (*Ciconia ciconia*) в границите на ЗЗ „Марица – Първомай“, преди започване на строителните дейности, трасето да се обходи от експерт орнитолог за установяване наличие на гнезда на Бял щъркел. При установяване на такива, строителните дейности да започнат извън периода на отглеждане на малките (1 април - 10 август) или да се предприемат действия по преместване на гнездата през подходящи сезони. Преди предприемането на действия по преместване, на членовете на екипа от възложителя да се осигурят необходимите разрешителни за изключения от забраните, въведени със ЗБР за животинските и растителните видове от Приложение № 3.

3. С цел свеждане до възможен минимум риска от унищожаване на екземпляри земноводни и влечуги, както и други по-дребни и бавноподвижни животни, предмет на опазване в засегнатите ЗЗ, където има пригодни техни местообитания, преди началото на строителството, вкл. преди изземане на почвения слой, но след разчистване на наличната дървесно-храстова растителност (вкл. изнасянето на отпадъците – клоните и др. подобни, извън сечището), по границите на обхвата на трасето да се монтират плътни огради, които да възпрепятстват проникването на костенурки и други дребни и бавноподвижни животни в зоната на строителството. След монтирането им да се проведат акции за събиране и преместване на животните, останали в оградените територии – основно двата вида сухоземни и блатната костенурка. Тази дейност трябва да се проведе в рамките на 3 дни през активния им сезон, между 1 май и 15 септември, при подходящи метеорологични условия. При всички случаи дейността трябва да бъде планирана и осъществена под ръководството на експерт - херпетолог. На членовете на екипа от възложителя да се осигурят необходимите разрешителни за изключения от забраните, въведени със ЗБР за животинските и растителните видове от Приложение № 3. Освобождаването на събраните животни трябва да е възможно най-бързо, в подходящи за събраните видове територии. Оградите да бъдат премахнати непосредствено преди започване на работата на строителната техника.

4. С цел свеждане до възможния минимум площта на увреждане на местообитанията на видове риби и безгръбначни, вкл. такива, предмет на опазване в ЗЗ и намаляване на риска от смъртност, по време на строителството на мостовите съоръжения, с цел течението на реките да бъде предпазено от повишаване на турбидността (мътността) да се инсталират т.н. екрани за тиня (turbidity curtains) и да се използват подходящи строителни технологии.

5. При откриване на фосилни находки в границата на ПЗ „Фосилни находки“ своевременно да бъдат уведомени РИОСВ-Пловдив и МОСВ, както и да не се допуска тяхното чупене/разрушаване.

6. След приключване на строителните дейности с цел запазване характера на растителността в съседните терени, вкл. в границите на ЗЗ при рекултивация на засегнати при строителството терени, да се използват местни, а не инвазивни видове.

7. Предвидените в доклада мерки за подобряване на акустичния дискомфорт на засегнатото население да бъдат изпълнени от възложителя в периода на строителство на инвестиционното предложение.

8. 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.

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

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

11. Да се изградят съответните шумозащитни екрани, изискани с условие по т. II.4. за фазата на проектиране от настоящото решение.

12. 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.

13. Водоснабдяването за оросяване може да се извършва след наличие на издадено на възложителя разрешително за водовземане за съответната цел, съгласно чл. 44, ал. 1 от ЗВ или чрез сключен договор с лицензиран доставчик на вода, който има действащо разрешително съгласно ЗВ за съответна цел.

IV. По време на експлоатация:

1. 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 със съответните РЗИ, а резултатите периодично да се предоставят на съответната РЗИ;

2. 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 Пловдив и РЗИ Хасково, както и в съответните РИОСВ. При установяване на наднормени нива да се предприемат допълнителни мероприятия за ограничаване на вредните въздействия.

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

| № по ред | Мерки | Период на изпълнение | Резултати от изпълнението |
|--------------------------|--|-----------------------------|---|
| Атмосферен въздух | | | |
| 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 на последващата обработка на материалите и не влошава качествата им. | Строителство | Намаляване на емитирането на прах и опазване на КАВ |

| | | | |
|--------------------|--|----------------------------|---|
| 4. | Оросяване на транспортните пътища в обхвата на пресичаните населени места при много сухо и топло време. | Строителство | Намаляване на емисирането на прах и опазване на КАВ |
| Води | | | |
| 5. | 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 |
| 6. | 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 |
| 7. | 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 |
| 8. | Да не се извършват дейности, които могат да доведат до пряко и непряко отвеждане на замърсители в подземните води. | Строителство | Опазване на водите |
| 9. | Да се използва изправна строителна техника. | Строителство | Опазване на водите |
| 10. | Да се осигурят химични тоалетни за персонала, когато се изпълняват строителни дейности. | Строителство | Опазване на водите |
| Земни недра | | | |
| 11. | 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 |

| | | | |
|----------------------|---|----------------------------|---|
| 12. | Да се използват строителни материали, притежаващи необходимите качества, от находища, отдадени на концесия. | Проектиране и строителство | Ефективно използване на природните ресурси |
| 13. | Излишните земни маси от изкопите да се депонират на определените места, с цел използването им при реализиране на други проекти. | Строителство | Ефективно използване на природните ресурси |
| Земни и почви | | | |
| 14. | В случай, че се засегне горски разсадник „Димитровград”, попадащ в териториалния обхват на ТП ДГС „Хасково”, да се избегне в максимална възможна степен отнемането на площи и засягането на сгради и съоръжения или при липса на такава възможност, да се проведе компенсационна процедура. | Проектиране | Опазване на потенциала на горски разсадник „Димитровград” |
| 15. | Отнемане и съхраняване на хумуса при условията регламентирани със Закона за почвите и използването му за рекултивация, съгласно изискванията на <i>Наредба № 26 за рекултивация на нарушени терени.</i> | Строителство | Опазване и оползотворяване на хумусния слой. |
| 16. | 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 |
| 17. | 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 |
| 18. | В случай на локални замърсявания на почвите с горива и масла, при възникнали аварии на използваната техника, замърсените участъци да се третират съгласно ЗУО, като замърсените земни маси се отстранят и се транспортират до площадката за отпадъци, притежаваща документ по чл. 35 от ЗУО . | Строителство | Опазване на прилежащи земи и почви от замърсяване |

| | | | |
|------------------------|--|------------------------------|---|
| 19. | Да се изпълняват своевременно рекултивационни дейности на насипи и откоси в обхвата на линията. | Строителство | Своевременно възстановяване на почвите |
| Биоразнообразие | | | |
| 20. | 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 |
| 21. | 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 |
| 22. | 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 |
| 23. | По време на строителните дейности по мостовите съоръжения, течението на реките да бъде предпазено от повишаване на турбидността (мътността) посредством инсталиране на т.н. екрани за тиня (turbidity curtains) или подходящи строителни технологии. | Строителство | Намаляване на площта на увреждане на местообитанията и риска от смъртност за риби и видове безгръбначни, свързани с водна среда |
| 24. | Разчистването на дървесно-храстовата растителност в участъка от Димитровград до Симеоновград да се извърши извън размножителния период на прилепите (15 март – 30 юни). В случай, че разчистването на дървесна растителност се планира в периода от 1-ви декември до 15-ти март, да бъде извършено предшествашо теренно проучване от екип от трима експерти (поне един специалист по прилепи) през | Проектиране и строителството | Намаляване на безпокойството и риска от смъртност за прилепи и други животински видове |

| | | | |
|-----------------|--|--|---|
| | м. ноември в гореспоменатите участъци за наличие на зимуващи прилепи в дървета във фаза на старост и предприемане на конкретни мерки за опазването им по преценка на експертите. На членовете на екипа да се подсигурят разрешителни за изключения от забраните, въведени със ЗБР за животинските и растителните видове от Приложение № 3. За дейността да се представи доклад на Възложителя. | | |
| 25. | Дизайна на канавките и другите отводнителни и колекторни съоръжения да бъде такъв, че да позволява безпрепятствено преминаване на дребни животни. Същият да бъде консултиран с експерт – херпетолог. | Проектиране | Осигуряване на безпрепятствено движение на животните, в т.ч. земноводни и влечуги |
| 26. | Преди строителството, да се извърши обучение на персонала, за намаляване на вероятността от загуба на индивиди от видове земноводни и влечуги, в т.ч. пряко убиване, прегазване и др. | Преди строителството | Опазване на земноводни и влечуги |
| 27. | При реализирането на инвестиционното намерение в горските територии и в непосредствена близост до тях да се предвидят мерки за защита на горските територии от пожари. | Проектиране, строителство и експлоатация | Опазване на биоразнообразието от пожари |
| Отпадъци | | | |
| 28. | 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 |
| 29. | 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 |
| 30. | Образуваните опасни отпадъци да се събират разделно и да се съхраняват на | Строителство | Законосъобразно и екологосъобразно |

| | | | |
|-----|---|--------------|---|
| | площадки с уплътнен изолационен материал до предаването им за третиране, съгласно нормативните изисквания. | | управление на отпадъците |
| 31. | Строителните отпадъци да се третират и транспортират от възложителя на строежа, 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 |
| 32. | 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 |
| 33. | 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 рекултивиране на местата, като се използва съхранявания хумус. | Строителство | Опазване на почвите и възстановяване на нарушените терени |
| 34. | 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 |
| 35. | В случаите на аварийно изпускане на масла или други замърсители, незабавно да се отстранят замърсените земни маси и да се транспортират до площадка за отпадъци, притежаваща документ по чл. 35 от ЗУО за този вид отпадъци. | Строителство | Опазване на почвите и водите |
| 36. | Възложителят 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 |

| | | | |
|------------------------|--|------------------------------|---|
| 37. | Организацията по извършване на ремонтни дейности в района на железопътните гари и по 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. |
| Опасни вещества | | | |
| 38. | Съхранението и употребата на опасни вещества (горива и масла) да се извършва в съответствие с мерките за предотвратяване на аварии, изпускане или разливи и за контрол на експозицията, определени със съответните информационни 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 |
| 39. | Доставката 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 |
| 40. | Обслужването (подмяна и ремонт, например смяна на масла, зареждане с гориво, смазочни материали) на машините и оборудването на транспортната, монтажната и товарително/строителната техника да се извършва на специализирани и обособени за целта места, 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 | | | |
| 41. | Да се използват строителни машини и технически средства с ниски емисии на шум в околната среда. | Строителство | Смекчаване на шумовото въздействие в рамките на строителната площадка и близките до нея зони с нормиран шумов режим |

| | | | |
|-----------------|--|--------------|--|
| 42. | 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 <i>Закона за защита на шума в околната среда</i> 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. | Строителство | Смекчаване на шумовото въздействие върху близките зони с нормиран шумов режим |
| 43. | 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 |
| 44. | Обслужващия 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 | Смекчаване на шумовото въздействие върху близките до трасето зони с нормиран шумов режим |
| 45. | Да се изготви План за собствен мониторинг. | Експлоатация | Наблюдение и контрол на шумовото въздействие върху най-близките до жп трасето жилищни зони |
| 46. | 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 |
| Ландшафт | | | |
| 47. | 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 |

| Културно наследство | | | |
|-----------------------------------|---|-----------------------------------|--|
| 48. | Провеждане на наблюдение от археолози по време на строителните дейности – за археологически обекти с номера 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 10, 11, 13, 14, 31, 15, 19, 42, 43, 33, 22, 38, 39, 25; | По време на строителните дейности | Недопускане на разрушаването на неизвестни археологически обекти или структури |
| 49. | Провеждане на спасителни разкопки в сервитута на удвояваната жп линия – за археологически обекти с номера 6, 9, 12, 15, 30, 41, 16, 20, 40, 34, 24, 35, 36, 26, 27, 28. | По време на строителните дейности | Недопускане на разрушаването на неизвестни археологически обекти или структури |
| Здравно - хигиенни аспекти | | | |
| 50. | 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 за пределно допустими нива на електромагнитни полета в населени територии и определяне на хигиенно-защитни зони около излъчващи обекти.</i> | Проектиране Експлоатация | Осигуряване на здравословни и безопасни условия в работната и околната жилищна среда |
| 51. | Редовно да се извършват периодичните медицински прегледи въз основа на договор със Служба по трудова медицина. | Строителство | Намаляване на отрицателните професионални въздействия |
| 52. | 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 |
| 53. | Работниците да бъдат снабдени с подходящо за сезона работно облекло. | Строителство | Понижаване на здравния риск в работна среда |
| 54. | Използване на нови, високо ефективни и надеждни машини за строителство на жп линии. | Строителство | Понижаване на здравния риск в работната и околната жилищна среда |
| 55. | Осигуряване на работниците на разхладителни и топли напитки през | Строителство | Осигуряване на здравословни и |

| | | | |
|-----|--|------------------------------|------------------------------------|
| | горещите и съответно през студените периоди на годината; | | безопасни условия на труд |
| 56. | Разработване и внедряване на режим на труд и почивка по време на работа. | Строителство Експлоатация | Намаляване на трудовия травматизъм |

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 – Пловдив, РИОСВ – Хасково и БД „Източнобеломорски 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: 11.11.2024г. МИНИСТЪР:

МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ
РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

ПЕТЪР ДИМИТРОВ