



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

РЕШЕНИЕ № 2.1..... - ПР /2011г.

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

На основание чл. 93, ал. 1 и ал. 5 от Закона за опазване на околната среда (ЗООС), чл. 7, ал. 1, чл. 8, ал. 1 и във връзка с чл. 7, ал.3 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда (Наредбата за ОВОС), чл. 31, ал. 4 и ал. 6 от Закона за биологичното разнообразие (ЗБР), чл. 40, ал. 4 във връзка с ал. 3 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценки на съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони (Наредбата за ОС) и представена писмена документация от възложителя по Приложение № 2 към чл. 6 от Наредбата за ОВОС и по чл. 10, ал.1 и 2 от Наредбата за ОС

РЕШИХ

да не се извършва оценка на въздействието върху околната среда за инвестиционно предложение „Развитие на железопътен възел София“, което **няма вероятност** да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитени зони

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

Кратко описание на инвестиционното предложение:

Инвестиционното предложение предвижда модернизация чрез реконструкция и ново строителство на железопътен възел София, чиято железопътна инфраструктура включва 12 междугария с обща дължина на линиите 53,3 км, от които 38,4 км са с двупътна линия. В железопътен възел София са включени още 8 гари, 4 бр. спирки, 1 бр. вагоноремонтно депо, 2 локомотивни депа, правителствен пътнически ремиз, специализирани пътническа и разпределителна гари, помощни ж.п. стопанства и мрежа от 42 бр. индустриални клона. Възелът ще е изцяло електрифициран и управлението ще се осъществява автоматично.

Предлагат се три варианта на развитие – А, В и С.

Вариант А - нулев вариант, при който не се предвижда възстановяване на стари или изграждане на нови ж.п. отсечки и се запазват сегашните скорости на влаковете;

Вариант В – при който се предвижда възстановяване на ж.п. линията от гара Подуяне разпределителна (запад) до гара Биримирци, с дължина от 6,087 км. Новото строителство включва проектиране и реализация на ново трасе с един коловоз от гара Казичене до гара Стояник през спирка Верила и гара Мусачево, като в участъка между гара Казичене и спирка Верила новият коловоз е предвиден да премине от южната страна на сервитута на съществуващата ж.п. линия. Между гара Мусачево и гара Стояник към съществуващите коловози ще се построи още един коловоз, за което е необходимо да се смени предназначението на 220 дка земи. Предвидена е и рехабилитация на съществуващия коловоз между гарите Казичене и Мусачево, който преминава през защитена зона.

Общата дължина за рехабилитация е 111 130 м, от които жп линиите са 62 100 м и жп



гарите – 49 030 м, а общата дължина на новия железен път е 36 980 м, от който 35 140 м са жп линии и 1840 м жп гари;

Вариант С - представлява разширение и модифициране на вариант „В“ със следните дейности:

- ново строителство на две нови пътнически гари Обеля /в западна посока/ и Дружба /в източна посока/, нов трети успореден коловоз на съществуващия от гара Волуяк до гара Казичене с дължина 22,123 км и ново (различно от вариант „В“) трасе между гарите Казичене, през спирка Верила, до Столиник, свързано с отчуждаване на 652 дка земя;
- демонтиране на съществуващата ж.п. линия между гарите Казичене до Столиник (преминава през защитена зона), рехабилитиране на трасето от гара Банкя до спирка Смирненски през гарите Волуяк, Илиинци и Биримирци, на трасето от гара Курило през гара София-север до централна гара София, на трасето от гара Курило до гара Световрачене и от гара Яна до гара Мусачево.

Общата дължина за рехабилитация е 132 150 м, от които жп линиите са 56 500 м и жп гарите – 75 650 м, а общата дължина на новия железен път е 91 350 м, от който 58 480 м са жп линии и 32 870 м жп гари.

При реализацията на проекта се предвижда мостовете да се санират и ремонтират, съоръженията на контактната мрежа по съществуващите ж.п. линии да се подновят и се да предвидят нови за новите трасета, а преоборудването на презелите да става с нови презелни устройства.

Предвиденото във варианти „В“ и „С“ ново строителство не засяга защитени територии по смисъла на *Закона за защитените територии* и не попада в границите на защитени зони съгласно *Закона за биологичното разнообразие*. В участъка между гара Казичене и спирка Верила трасето на новия коловоз преминава в непосредствена близост до южната граница на защитена зона BG0002004 „Долни Богров-Казичене“ за опазване на дивите птици, обявена със Заповед № РД – 573/08.09.2008г. на министъра на околната среда и водите (ДВ бр. 84/2008г.). Предвидените във вариант „В“ рехабилитационни дейности на съществуващата ж.п. линия между Казичене и Мусачево през спирка Равно поле ще се осъществяват в сервитута на трасето, което преминава през горещитираната защитена зона.

Въз основа на направения анализ е предпочетен вариант „С“, развът изцяло извън ЗЗ „Долни Богров“.

Инвестиционното предложение представлява разширение на обект, който попада в обхвата на Приложение № 1 на ЗООС. Съгласно чл. 93, ал. 1, т. 3 от ЗООС, предвидените с инвестиционното предложение дейности подлежат на процедура по преценяване на необходимостта от извършването на ОВОС.

Съгласно разпоредбите на чл. 31, ал. 1 от ЗБР и съгласно чл. 2, ал. 1 и ал. 2 от Наредбата за ОС инвестиционното предложение подлежи на оценка за съвместимостта му с предмета и целите на опазване на описаните по-горе ЗЗ.

След преглед на представената документация и на основание чл. 40, ал. 3 от *Наредбата за ОС*, въз основа на критериите по чл. 16 от нея, е направена преценка за вероятната степен на отрицателно въздействие, според която инвестиционното предложение „Развитие на железопътен възел София“ **няма вероятност** да окаже значително отрицателно въздействие върху птиците и техните местообитания, предмет на опазване в защитена зона BG0002004 „Долни Богров- Казичене“.

МОТИВИ:

I. Характеристики на предлаганото строителство, дейности и технологии: обем, производителност, мащабност, взаимовръзка, и кумулиране с други предложения, ползване на природни ресурси, генерирани отпадъци, замърсяване и дискомфорт на околната среда, както и риск от инциденти:

1. Железопътният възел София се отнася към югоизточната ос, част от главните трансевропейски оси към съседните страни и се явява най-големият железопътен транспортен център в страната. Реализирането на предложението ще допринесе за2



изпълнението на редица международни споразумения и инициативи и ще даде възможност за създаване на необходимите технически и икономически условия, чрез които да се гарантира постигането на оперативна съвместимост.

2. Реализирането на инвестиционното предложение ще допринесе за подобряване на техническите параметри и на скоростите на движение в района на железопътния възел, както и ще създаде условия за оптимално комбиниране и интегриране на различни модели на транспорт, оптимизиране на капацитета и ефикасността на съществуващите железни пътища.

3. С осъществяване на инвестиционното предложение се очаква увеличаване обема на товарния трафик и подобряване на услугата откъм време пътуване и комфорт за пътниците по отношение на крайградските и междуградските пътувания.

4. Предвижда се чрез откриване на допълнителни нови спирки с удобни връзки с масовия градски транспорт и в рамките на капацитетните възможности да се организират и градски ж.п. превози.

5. Реализацията на инвестиционното предложение е свързана с трайна промяна в земеползването върху територията в границите на сервитута, като е предвиден режим на превантивна устройствена защита с ширина общо 30 м.

6. Новите строителни дейности за удвояване на съществуващи коловози и нов трети успореден коловоз от Волуяк до Казичене ще се извършват в рамките на съществуващия сервитут. Не се очаква да има необходимост от ползването на други терени извън сервитута.

7. Основните процеси, които ще се извършват при реализацията на инвестиционното предложение, са типични строителни работи, извършвани при стандартна механизирана рехабилитация и модернизация на железен път и включват строително-рехабилитационни работи за подготовка на терените, извършване на изкопни работи, изпълнение на трасето и електрификацията му.

8. Природните ресурси, които ще се използват при строителството и експлоатацията на инвестиционното намерение, са земя и земни маси, вода, минерални суровини, инертни материали, дървен материал, както и обработени метални суровини, железобетонни изделия, дизелово гориво и електроенергия. Всички необходими материали за изграждане на инвестиционното предложение, както и спомагателните съоръжения към него ще се доставят като стоков продукт от пазара, по вид и количество в съответствие с проекта.

9. При строителството ще бъдат генерирани битови отпадъци, изкопни земни маси, смесени отпадъци при строителството на различните подобекти, метални отпадъци, отпадъци от трошен камък. Не се очаква генериране на опасни отпадъци като отработени масла, отпадъчни нефтопродукти, акумулатори и др., тъй като ремонтът на подвижния състав и МПС ще се извършва в специализирани вагоноремонтни депа и специализирани автосервиси.

10. По време на строителството се очаква краткотрайно и минимално повишаване на шумовите нива, без превишаване на нормите за шум, при планирана работа на строителните и транспортни машини в светлата част на денонощието.

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

II. Местоположение, в това число чувствителност на средата, съществуващото ползване на земята, относителното наличие на подходящи територии, качеството и регенеративната способност на природните ресурси в района:

1. Инвестиционното предложение е за линеен обект, разположен на територията на една област – София-град и част от районите на нейна територия – общините Божурище (гр. Божурище – част от междугарие Банкя – Волуяк, попадаща в землището на с. Гурмазово, общ. Божурище) и Елин Пелин (част от междугарие Казичене – Мусачево, попадащо в землище на с. Равно поле, общ. Елин Пелин). Проектът териториално попада изцяло в пределите заградени от Курило, Столиник, Казичене, Волуяк, Илиянци, Гара Искър и Захарна

фабрика и е от ключово значение за трансконтиненталните транспортни направления в района: „Пирот – Одрин“, „Солун – Варна“ и „София – Варна“.

2. Терените около железопътното трасе са усвоени и в момента голяма част от железопътната линия попада в урбанизирани територии, предимно индустриални зони (Волуяк - Казичене, Сточна гара – Биримирци). Всички рехабилитационни дейности ще се извършват на територията на сега съществуващия железопътен възел София. Само новопроектираната връзка между гара Казичене и гара Столник ще бъде по нов терен, извън района на ЗЗ „Долни Богров – Казичене“.

3. Изпълнението на проекта в преобладаващата си част не е свързано с нарушаване на земеползването - засегнатите участъци не са пригодни за земеделска дейност, с изключение на земите около ЗЗ „Казичене – Долни Богров“, които са земеделски. Териториите, в които предстои строителството, представляват в основната си част земи - публична държавна собственост, като приблизителният размер на отнетите земи по предпочитания вариант „С“ е 652 дка.

4. Въздействието върху приповърхностната зона на земните недра в обхвата на „Железопътен възел София“ е свързано с частична замяна на негодни за строителството на ж. п. линиите почви и насипи и заздравяване на земната основа, което въздействие се ограничава в обсега на железопътното платно, гарите и съответните съоръжения и комуникации.

5. Проектът не предвижда промяна на съществуващата пътна инфраструктура.

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

1. При осъществяване на инвестиционното предложение няма да бъдат унищожени, увредени или фрагментирани местообитания на видовете птици, предмет на опазване, тъй като инвестиционното предложение не е свързано с усвояване на площи в защитената зона. При вариант „В“, рехабилитацията на преминаващата през зоната съществуваща ж.п. линия ще се осъществява само в сервитута ѝ. Новият коловоз между гара Казичене и спирка Верила ще бъде построен от южната страна на съществуващата линия, поради което не се очаква усвояване на нови площи от защитената зона.

2. При предпочитаният вариант „С“, предвиденият демонтаж на съществуващия железен път и рекултивацията на трасето, респ. преустановяването на железопътния трафик, ще доведе до намаляване на безпокойството на видовете птици, до увеличаване на площта на подходящите местообитания за птици в зоната. Няма вероятност да бъдат засегнати площи от защитената зона при поддържане на сервитута на цялата ж.п. линия (4 бр. коловоза), при спазване на посочените условия.

3. Характерът на инвестиционното предложение не предполага отделянето на емисии и отпадъци във вид и количества, които да доведат до значително отрицателно въздействие върху водите, въздуха или почвите като ключови елементи на защитената зона от значение за опазваните птици в нея.

4. Предвид местоположението на новото трасе по варианти „В“ и „С“ - на юг и на изток от защитена зона BG0002004 „Долни Богров-Казичене“ – не се очаква то да представлява бариера за птиците при мигриране и да доведе до прекъсване на кохерентността между тази зона и разположената на север защитена зона BG0002114 „Рибарници Челопечене“ за опазване на дивите птици.

5. Дейностите рехабилитация на ж.п.линията в зоната при вариант „В“ и демонтаж на линията в зоната при предпочитаният вариант „С“, не се очаква да доведат до значително безпокойство на птиците, вкл. до промени в числеността и структурата на популациите на опазваните видове птици.

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

1. С подобренията инфраструктура на железопътен възел София чрез привеждане на техническите параметри на трасетата след реконструкцията и модернизацията в съответствие с изискванията на Европейския съюз ще се постигнат по-комфортни условия на движение, превоз на увеличени количества товари при гарантирана безопасност на влаковото движение.

2. Очакваните емисии при строителството са свързани с използване на пътнотранспортна техника за превоз на инертни материали и при процесите на подмяна /при рехабилитация/ на железопътната призма, както и при изграждане на нови коловози, които не представляват значим дял от атмосферните замърсители.

3. По време на експлоатацията, очакванията са за подобряване качеството на атмосферния въздух тъй като линиите ще бъдат електрифицирани, а изпълнението на озеленителен проект ще допринесе за ограничаване на прахови емисии от други територии, които не са в района на ж.п. възел София.

4. Строителството и експлоатацията на ж.п. възел София не е свързано с постоянно и значително водопотребление и със значителни въздействия върху повърхностните води.

5. При реализирането на инвестиционното предложение не се очаква формиране на производствени и битови отпадъчни води, които да бъдат пречиствани или зауствани в близко преминаващи водоприемници или колектори от населените места. Не се очаква замърсяване на подземни води.

6. С реализацията на предложението не се очакват въздействия върху минералното разнообразие, защитени територии по смисъла на ЗЗТ, на единични и групови паметници на културата, както и от радиации и генетично модифицирани организми.

7. При спазване на технологичните условия и нормативните изисквания, както по време на строителството така и по време на експлоатацията на обекта, не се очаква влошаване на екологичното състояние в района.

8. Предвид естеството на планираните за реализиране обекти, въздействията могат да се определят като локални, краткотрайни, временни и обратими по време на изграждането и незначителни по време на експлоатацията.

9. Като местоположение и характер на дейността, инвестиционното предложение не предполага трансгранично въздействие в резултат от реализацията на предложените варианти.

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

Възложителят е публикувал уведомление за инвестиционното предложение във в. "Стандарт" от 24.06.2010г. и в. "Дума" от 24.06.2010г. и е уведомил писмено кмета на Столична община и на общини Божурище и Елин Пелин, вкл. кметства Мусачево, Столник, Казичене, Волюяк, кв. Бенковски, р-н Подуяне-СО, а чрез тях и засегнатото население. Съгласно писмо на община Божурище изх.№ П-В-520(1)/23.07.2010г. не са получени искания или възражения по обявеното инвестиционно предложение. До изготвяне на настоящото решение в МОСВ няма постъпили жалби и възражения срещу реализацията на инвестиционното предложение.

ПРИ ИЗПЪЛНЕНИЕ НА СЛЕДНИТЕ УСЛОВИЯ:

1. Работното проектиране на трасетата на ж.п. линиите, свързано с тяхната рехабилитация и/или изграждане на предпочитаният вариант "С", да се съобрази със съществуващите санитарно-охранителни зони /СОЗ/ или такива в процес на учредяване около водоизточници за питейно водоснабдяване от подземни води в съответствие със становището на Басейнова дирекция за управление на водите – Дунавски район /БДУВ-ДР/.
2. При реализация на предпочитаният вариант „С“, двата нови коловоза между гара Казичене и спирка Верила да се проектират и реализират от южната страна на сега

съществуващия железен път.

3. Складирането на инертните и строителни материали и временното съхраняване на генерираните отпадъци да се осъществява извън границите на защитената зона, а като подходи към обекта в границите на защитената зона, да се използват само съществуващи пътища.
4. При реализиране на предпочитаният вариант "С", демонтирането на сега преминаващия през 33 „Долни Богров“ железен път да се извърши извън размножителния период на дивите птици 15 април - 15 юли.
5. Да се извършват натурни замервания на нивото на еквивалентен шум в най-близките жилищни зони до ж.п. трасетата. При необходимост да се вземат технически мерки за понижаване на шумовите нива – шумозащитни стени, насипни диги, подмяна на стъклена дограма с шумозащитно по-ефективна и др.

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

Настоящото решение за „Развитие на железопътен възел София“ не отменя задълженията на възложителя за изпълнение на изискванията на Закона за опазване на околната среда и други специални закони и подзаконови нормативни актове и не може да служи като основание за отпадане на отговорността съгласно действащата нормативна уредба.

При промяна на инвестиционното предложение, на възложителя или на някои от обстоятелствата, при които е било издадено настоящето решение, възложителят/новият възложител трябва да уведоми МОСВ и РИОСВ – София до 14 дни след настъпване на измененията.

На основание чл.22, ал.3 от Наредбата за ОВОС възлагам на директора на РИОСВ – София контрола по изпълнение на поставените условия в настоящето решение.

Решението може да бъде обжалвано пред Върховния административен съд в 14-дневен срок от съобщаването му на заинтересованите лица по реда на Административно-процесуалния кодекс.

Дата: 09.06.2011 г.

МИНИСТЪР:

(НОНА КАРАДЖОВА)

