



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

Министерство на околната среда и водите

Регионална инспекция по околната среда и водите – София

РЕШЕНИЕ

ПО ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА

№ СО – 03 – 02/2014 г.

На основание чл. 99, ал. 2, от Закона за опазване на околната среда (ЗООС), чл. 19, ал. 1 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда (Наредба за ОВОС, ДВ, бр. 25/2003 г., изм. и доп.) и във връзка с чл. 31 от Закона за биологичното разнообразие (ЗБР), и чл. 39, ал. 4 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка за съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони (Наредба за ОС, ДВ, бр. 73/2007 г.)

ОДОБРЯВАМ

Осъществяването на инвестиционно предложение за „Развитие на железопътен възел София”
възложител: ДЪРЖАВНО ПРЕДПРИЯТИЕ „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА”, ИД № 130823243, вписна в търговския регистър на СГС по ф.д. № 23/2002 год. представлявано от: инж. Милчо Ламбрев – генерален директор,
седище и адрес на управление: гр. София, бул. „Мария Луиза” № 110

характеристика на инвестиционното предложение: Настоящото инвестиционно предложение „Развитие на железопътен възел София” касае изменение на приетия от възложителя и предпочетен в Решение № 21-ПР/2011 г. на Министъра на околната среда и водите, **Вариант „С”** от идеен проект (Етап 2) в частта „демонтиране на съществуваща железопътна (ж.п.) линия между гарите Казичане до Столник, преминаваща през защитена зона BG0002004 „Долни Богров – Казичане” за опазване на дивите птици, обявена със Заповед № РД-573/08.09.2008 г. на Министъра на околната среда и водите (ДВ, бр. 84/2008 г.), и рехабилитиране на трасето от гара Яна до гара Мусачево.

Линейната ж.п. инфраструктура на ж.п. възел София включва 12 междугария с обща дължина на ж.п. линиите 53.3 km, от които 38.4 km са двупътна линия. В ж.п. възела влизат: 8 ж.п. гари, 4 спирки, едно пътническо вагоноремонтно депо, 2 локомотивни депа, правителствен пътнически ремиз, специализирани пътнически и разпределителни гари, помощни ж.п. стопанства и мрежа от 42 индустриални клона.

Инвестиционното предложение за „Развитие на железопътен възел София” е линеен обект, разположен на територията на област София и основно на територията на Столична община, с изключение на част от междугарие Волюяк – Банкя, попадащо в землището на с. Гурмазово, община Божурище, част от междугарие Казичане – Мусачево, попадащо в землището на с. Равно поле, община Елин Пелин. Проектът териториално попада изцяло в пределите заградени от селищата и кварталите – Курило, Столник, Казичане, Волюяк, Илиянци, Гара Искър, Захарна фабрика. Терените около ж.п. трасетата са усвоени и в момента голяма част от железопътните линии попадат в урбанизирани територии, предимно индустриални зони (Волюяк – Казичане, Столична гара – Биримирци) с изключение на новопроектираната връзка между гара Казичане и гара Столник, която ще бъде по нов терен, извън защитена зона BG0002004 „Долни Богров – Казичане”.



Вариант „С“ от прединвестиционното проучване (Етап 1) се развива по три нови алтернативи (варианти) в Идеен проект (Етап 2) – Варианти: „С1“, „С2“ и „С3“.

Измененията в предложения Вариант „С1“ от Идеен проект (Етап 2) на разглежданото инвестиционно предложение за развитие на ж.п. възел София, в сравнение с Вариант „С“ от прединвестиционното проучване, се отнасят до:

- Възстановяване на ж.п. линия Подуяне – разпределителна (запад) до гара Биримирци;
- Изграждане на нова пътническа гара Обеля (в западна посока) и спирка Дружба (в източна посока);
- Изграждане на нов трети успореден коловоз от Волуяк до Казичене с дължина 22.123 km;
- Реконструкция на гарите от Волуяк до Казичене за включване на нова трета ж.п. линия;
- Изграждане на ново трасе в източна посока като нова ж.п. линия и рехабилитиране на съществуващ ж.п. участък Казичене – Столник. Новата връзка между гара Казичене и Столник през нова гара Равно поле ще бъде с дължина 19.237 km;
- Разсредоточаване на пътничкопотоците чрез въвеждане на диаметрално движение по 1-ва линия и откриване на две крайни гари Обеля и Казичене за пътнически влакове, работещи в единен технологичен процес с вагонно ремонтно депо (ВРД) Надежда и нов технически пункт Казичене. Изграждане минимум на още един коловоз и създаване на тройна линия по това направление;
- Модернизират се съществуващите спирки и се откриват нови за връзка с метрото. Създават се условия за реализиране и на градски ж.п. превози;
- Гарите Волуяк и Казичене се реконструират като възелни, съобразени с новите решения за по-високи скорости на двойни ж.п. линии, включващи се в тях съответно от Перник и Радомир, Столник и Пловдив;
- Коловозното развитие на гарите София, Подуяне и Искър се реконструира за включване на четворна линия по главното направление и на всички други ж.п. връзки. Сведена е до минимум употребата на английски стрелки и бретели;
- Гара Подуяне – разпределителна се реконструира като се предвиждат следните работи: възстановяване на западен отправен парк, обособяване на директна товарна връзка на Искър до Подуяне товарна (ПДТ) Запад, привързване на източен приемно-отправен парк с коловозното развитие на интермодален терминал Пловдив, демонтаж на 10 бр. коловози от разпределителния парк;
- Гара Илиянци също се реконструира, като ще се демонтират 9 бр. коловози и освободеното място ще се резервира за бъдещо изграждане на други обекти: терминал, звеносборачна база или др.;
- Изнасяне на товарното движение от Централна гара София, чрез възстановяване на ж.п. линия ПДТ западен район – Биримирци. Възстановяване на 4 броя приемно-отправни коловози;
- Ж.п. линиите, които не се реконструират се рехабилитират;
- Прелезите се закриват и заменят с решение за пресичане на две нива, а където това не е възможно на I-ви етап е заложено преоборудване със съвременни инсталации;
- Гарите ще бъдат съоръжени с маршрутно компютърни централизации и ETCS (Ниво I);
- Предвижда се изграждане на един нов коловоз за 160 km/h източно от Верила и Равно поле, с цел излизане от екологичната мрежа „Натура 2000“. Съществуващата ж.п. линия Столник – Мусачево – Казичене се запазва на този етап и се рехабилитира;
- Създава се връзка Елин Пелин – Равно поле, даваща възможност на транзитиращите ж.п. състави за обход;
- Нова гара Обеля се изгражда северно от магистралната линия (според отреденото ѝ място в ОУП София). Ж.п. връзка от Обеля до ВРД Надежда пресича подлезно (на две нива) главните коловози София – Волуяк.

По вариант „С2“ в участъка от Казичене до Столник се предвижда следното:

- Изграждане на един коловоз за 160 km/h източно от Верила и с. Равно поле до съществуваща гара Мусачево за заминаващите влакове, а за идващите влакове остава да функционира съществуващата ж.п. линия Мусачево – Столник;
- От съществуваща гара Мусачево до гара Столник се предвижда нова двойна линия за 160 km/h;
- Предвижда се изграждане на нова гара Обеля южно от магистралната линия. Ж.п. връзката от Обеля до ВРД – Надежда минава южно от главните коловози. Не се налага съоръжение за пресичане на две нива, както е било предвидено по първи вариант;
- Ж.п. линията от Подуяне товарна (ПДТ) – Запад до Биримирци ще се възстанови като двойна, а връзката от Биримирци до Подуяне – разпределителна (Източен район) ще се демонтира.

Вариант „С3” предвижда:

- В участъка от Казичене до Столник на първи етап не се предвижда ново трасе, а е заложена рехабилитация на съществуващата ж.п. линия, гара Мусачево и ж.п. връзката Мусачево – Яна;
- Гара Волуяк на първи етап ще се реконструира без да се изграждат предвидените четири броя нови коловози от юг. Ще се запази съществуващото приемно здание. Още на първи етап ще се изгради четворна ж.п. линия от Подуяне до Казичене;
- В участъка от Биримирци до Подуяне – разпределителна (Източен район) ще отпадне прелеза на ул. „Летоструй” – понижава се нивото на ж.п. линията и се изгражда нов пътен надлез.

За питейни нужди на работниците и служителите на обекта ще се доставя минерална или трапезна вода, а в близост до ЖП гарите – от селищния водопровод. Вода за битови нужди ще се доставя от водоснабдителната мрежа в обхвата на ЖП гарите. Няма формиране на производствени отпадъчни води. Битово-фекални отпадъчни води за ЖП гарите, които в близост има изградена селищна канализация – ще се включват в нея, а където няма – предвижда се използването на химически тоалетни, обслужвани от специализирана фирма.

На Експертен технически съвет за разглеждане на идеен проект (Етап 2) в ДП НКЖИ са разгледани вариантите „С1”, „С2” и „С3”, и е взето решение за последваща реализация железопътното трасе и гарите по **вариант „С1”**, протокол на Експертен технически съвет от 24.11.2010 г.

Предвиденото във вариант „С1” ново строителство не засяга защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии (ЗЗТ) и не попада в границите на защитени зони съгласно Закона за биологично разнообразие (ЗБР). Предвидената във вариант „С1” рехабилитацията на съществуващата ж.п. линия, която пресича защитена зона BG0002004 „Долни Богров – Казичене” за опазване на дивите птици ще се осъществи в сервитута на трасето, което преминава през горещитиранта защитена зона.

Инвестиционното предложение е в обхвата на чл. 2, ал. 1, т. 1 от Наредба за условията и реда за извършване на оценка за съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони (Наредба за ОС, ДВ, бр. 73/2007 г., изм. и доп.) и подлежи на процедура по оценка за съвместимостта му с предмета и целите на опазване на горещитираната защитена зона по реда на чл. 31, ал. 4 във връзка с ал. 1 от ЗБР.

След преглед на представената документация относно новопредложеният „Вариант С1” и на основание чл. 39, ал. 3, във връзка с ал. 4 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 природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитени зони, мотивите за което са изложени по-долу.

Поради следните **мотиви (фактически основания)**:

1. В доклада за ОВОС за инвестиционното предложение за развитие на железопътен възел София, е представено в неговата същност и очаквани резултати или въздействия в резултат на модернизацията, реконструкцията, рехабилитацията и строителството на железопътен възел София върху околната среда и здравето на хората, като са идентифицирани и рисковите фактори. Въз основа на извършената оценка, като крайно заключение авторите на доклада за ОВОС препоръчват осъществяването на инвестиционното предложение.
2. В представения ДОВОС е направена оценка на състоянието на компонентите и факторите на околната среда, извършена е прогноза за въздействие при реализация на инвестиционното предложение, изпълнение и съответствие с действащите нормативни документи в страната, извършено е моделиране на разпространението на потенциалните замърсители емитирани в приземния атмосферен слой, с което е определен района и обсега на тяхното въздействие по време на експлоатацията на инвестиционното предложение, представен е анализ и сравнителна оценка на здравния статус на населението от засегнатите райони, общини и кметства със средните показатели за страната и други райони в страната, предложени са мерки за предотвратяване, намаляване и където е възможно прекратяване на значителните вредни въздействия върху околната среда, както и план за изпълнение на тези мерки.
3. Въздействието на емитираните замърсители по време на строителството и експлоатацията върху компонентите на околната среда може да се класифицира като незначително, постоянно за периода на строителство, възстановимо, с малък териториален обхват, с незначителен кумулативен ефект, под приетите национални и европейски нормативни изисквания и не предполага негативни въздействия върху здравето на хората, компонентите и факторите на околната среда.
4. Железопътният възел е от ключово значение за трансконтиненталните направления в района. Възловото място на София, географски предопределено от кръстопътното положение на Софийското поле е условие за преминаването на три Европейски транспортни коридора съответно № 4, № 8 и № 10.
5. Целта на инвестиционното предложение е да осигури модернизация на железопътната инфраструктура на ж.п. възел София, което ще доведе до подобряване на експлоатационния железопътен процес в района на Столичния град и прилежащата му територия.
6. Реализацията на инвестиционното предложение ще доведе до подобряване техническите параметри и скоростта на движение в района на ж.п. възела, в т.ч. създаване на условия за оптимално комбиниране и интегриране на различни модели на транспорт, оптимизация на капацитета, ефективност на съществуващите ж.п. пътища.
7. Не се очаква промяна в качеството на атмосферния въздух от реализирането на инвестиционното предложение. По време на строителството въздействието върху атмосферния въздух ще бъде временно и краткотрайно.
8. По време на експлоатацията не се очакват източници на атмосферно замърсяване, като са отчетени следните възможности, а именно при ремисия на прахови частици от земната повърхност в челото на локомотива и след последния вагон, като при разминаването на две влакови композиции този ефект нараства. В ДОВОС е посочено, че този тип запрашаване е с краткотаен характер.
9. Очакваните еквивалентни нива на шум, излъчван от ж.п. потока в района на ж.п. гарите при средна скорост на движение до 25 km/h, при вариантите на трасето са: ден – 56 dBA, вечер – 54 dBA, нощ – 53dBA. От посочените данни е заключено, че

- установените нива удовлетворяват санитарно-хигиенните норми, което се доказва от сравняването на получените стойности с граничните стойности на нивата на шум.
10. Съгласно писмо, изх. № 2412/11.04.2012 г., на Басейнова дирекция за управление на водите Дунавски район (БДУВДР) с център Плевен, инвестиционното предложение е допустимо от гледна точка на постигане на целите на околната среда и мерките за постигане на добро състояние на водите и зоните за тяхната защита, заложиени в Плана за управление на речните басейни (ПУРБ) на Дунавски район.
 11. Не се предвижда заустване на отпадъчни води, съдържащи опасни и вредни вещества в повърхностни водни обекти.
 12. Площадките не попадат в заливаема територия на водни обекти.
 13. Въздействие върху повърхностни води не се очаква, тъй като експлоатационните работи се разполагат извън повърхностни водни обекти.
 14. При осъществяване на инвестиционното предложение няма да бъдат унищожени, увредени или фрагментирани местообитания на видове птици, предмет на опазване, тъй като промяната не е свързана с усвояване на допълнителни площи в защитена зона BG00002004 „Долни Богров – Казичене”.
 15. Рехабилитацията на съществуващата ж.п. линия, която пресича защитена зона BG00002004 „Долни Богров – Казичене” за опазване на дивите птици ще се осъществи в сервитута – по 30 m от двете страни на линията. Не се очаква рехабилитацията в границата на защитената зона да доведе до безпокойство на птиците, предмет на опазване, включително до промени в числеността и структурата на популациите им.
 16. С направената сравнителна таблица за избор на вариант за ж.п. трасе по отделни компоненти и фактори на околната среда за реализация на инвестиционното предложение се предпочита Вариант „С1” – реализиране на ж.п. линия Казичене – Столник с нова гара Равно поле, и нова ж.п. връзка гара Елин Пелин, като новите трасета са извън защитената зона.
 17. Инвестиционното предложение не засяга защитени територии по смисъла на ЗЗТ, както и дървета, обявени за вековни или забележителни по смисъла на ЗБР.
 18. Не се очаква фрагментация на установени биокоридори на видове, предмет на опазване в защитената зона.
 19. С реализацията на проекта ще се постигне приспособяване на пропускателната способност на ж.п. възела, повишаване на експлоатационните параметри по отношение на надеждност, техническа готовност и ремонтпригодност, повишаване на безопасността на транспортните операции и намаляване на въздействието върху околната среда.
 20. По доклада за ОВОС са изразени писмени становища на Столична Регионална здравна инспекция (изх. № 32-00-726/19.11.2013 г.) и Регионална здравна инспекция – Софийска област (изх. № 13-81-145/18.11.2013 г.) по отношение на качеството на документацията и риска за човешкото здраве от реализацията на предложението. Съгласно становищата, в доклада за ОВОС са направени анализи, оценки и прогнозни изчисления на очакваното териториално разпространение и интензивност на възможните отрицателни въздействия върху отделните компоненти и фактори на околната среда, а от там и върху човешкото здраве. При спазване на посочените мерки в документацията по ОВОС, не следва да се очаква възникване на здравен риск за населението.
 21. Въз основа на дадените указания от РИОСВ – София са организирани срещи за обществени обсъждания в район „Подуяне”, район „Слатина”, район „Искър”, район „Сердика”, район „Надежда”, район „Връбница”, район „Нови Искър”, район „Банкя”, район „Панчарево”, район „Кремиковци”, община Елин Пелин и община Божурище. От страна на възложителя са представени протоколи от проведените срещи, като във връзка с искания на кметство Казичане, възложителят е провел допълнителна среща с жители на с. Казичане на 13.02.2014 г., за което е представен протокол.

Предложенията на жителите са взети предвид и са залегнали в настоящото решение. В РИОСВ – София няма постъпили възражения от заинтересувани лица по законосъобразност срещу осъществяване на инвестиционното предложение.

22. Със свое решение II-1/2014 г. от 10.04.2014 г., Експертният екологичен съвет към РИОСВ – София предлага да бъде одобрено осъществяването на инвестиционното предложение.

и при следните условия:

I. Общи условия:

1. Да се проведат процедури за издаване на разрешителни за ползване на воден обект за изграждане на линейна инфраструктура, пресичаща водни обекти, по смисъла на чл. 46, от Закона за водите (ЗВ).
2. Да се спазват ограниченията на съгласно чл. 143, т. 3 и т. 5 от ЗВ с цел защита от вредното въздействие на водите, а именно забраната да се използват на речните легла като депа за отпадъци, земни маси и скални маси, както и съхранението или складирането на материали, които в значителна степен биха увеличили унищожителната сила на водата при наводнения.
3. Всички дейности да бъдат съобразени с Приложение № 2 към чл. 10, ал. 1 от Наредба № 3 от 16 октомври 2000 г. за условията и реда за проучване, проектиране, утвърждаване и експлоатация на санитарно-охранителните зони около водоизточниците и съоръженията за питейно-битово водоснабдяване и около водоизточниците на минерални води, използвани за лечебни, профилактични, питейни и хигиенни нужди (ДВ, бр. 88/27.10.2000 г.).
4. Да се сключи договор с лицензирана фирма за почистване на химическите тоалетни.
5. Преди започване на строително-монтажни дейности по ж.п. трасето и експлоатацията, да бъдат изпълнявани необходимите изисквания за намаляване на праховите и възможни взривно-газови емисии (оросяване с вода в сухи периоди, организиране на работата в безветрени дни или в дни с благоприятна посока на вятъра спрямо най-близко разположените населени места).
6. Генерираните отпадъци да се третират съгласно изискванията на чл. 8, ал. 1 от Закона за управление на отпадъците (ЗУО).
7. Преди началото на строителството да се изготви план за управление на строителни отпадъци в съответствие с чл. 11, ал. 1 от ЗУО.
8. Преди въвеждане на обекта в редовна експлоатация възложителят да се извърши класификация на образуваните отпадъци, по реда на чл. 7, ал. 1 от Наредба № 3 за класификация на отпадъците (ДВ, бр.44/2004 г., изм. и доп., бр. 23/2012 г.).
9. Преди началото на строителството, да се определи окончателно местоположението на площадки за депониране/предварително съхраняване на отпадъци, в т.ч. и площадки за депониране и съхраняване на хумуса до неговото използване при изпълнение на ландшафтният проект.
10. Във връзка с разпоредбите на чл. 22 от Закона за почвите и чл. 41 и 42 от ЗООС при допуснати разливи на петролни продукти, е необходимо замърсените почвени площи да бъдат почистени и обезвредени.
11. Да се спазват изискванията на чл. 43 от ЗООС. Хумусът от терена да бъде изнет, депониран и оползотворен в съответствие с изискванията на Наредба № 26 за рекултивация на нарушени терени, (ДВ, бр. 89/22.10.1996 г., изм.).

II. За фазата на проектиране:

1. Да се предвидят охранителни канавки за отвеждане на атмосферните /повърхностни/ води към водоприемници.

2. При необходимост от изграждане на прагове за защита на мостовите съоръжения над реките, да се предвидят рибни проходи, с цел опазване биокоридорните функции на реките при миграция на видовете риби.
3. Да се предвидят конкретни мерки за недопускане възникването на аварийни ситуации при неблагоприятни атмосферни условия, които да застрашават целостта и състоянието на насипите от земни маси, строителни материали и оборудване, от паднали обилни валежи и формиралите се временни повърхностни потоци в района на инвестиционното предложение.
4. Да се предвидят мерки за предотвратяване, намаляване или където е възможно прекратяване на значителни вредни въздействия върху водните обекти и водните тела, зоните за тяхната защита и при засягане на водоизточници и съоръжения за питейно-битово водоснабдяване, както и пунктовете за мониторинг на подземните и повърхностните водни тела.
5. С цел защита на жилищните територии от шума на релсовия транспорт с нива над граничните стойности, където е необходимо, включително с. Казичене, да се проектират шумозащитни съоръжения, разположени в близост до ж.п. линията.
6. Преди започване на строителството да се проведат предварителни археологически проучвания в сервитута на трасето и терените предвидени за помощни съоръжения, съгласно чл. 161 от Закона за културното наследство с цел установяването на неизвестни обекти и определяне на мерки за тяхното опазване. В случай, че бъдат установени застрашени културни ценности да бъдат проведени спасителни археологически разкопки.
7. При пресичане на новата железопътна линия със съществуваща електропреносна мрежа или ВиК инфраструктура, техническите проекти следва да бъдат съгласувани със съответните оператори преди започване на строителните работи.
8. С цел гаранитране на нормативните изисквания за сигурност на газопроводите и кабелите в района на пресичането им с железопътните линии в обхвата на инвестиционното предложение, в зависимост от конкретното пресичане, следва да се предвидят реконструкции чрез удължаване на съществуващ защитен кожух и възможни частични измествания на газопроводи и кабели към тях.
9. Да се уточнят местата за зоните за временно съхраняване на инертни материали, иззети от старата и необходими за призмата на новата ж.п. линията, както и за временно съхранение на земните маси, генерирани по време на изкопните работи.
10. Да се изготви план за действие при пожар и други аварийни ситуации.

III. По време на строителството:

1. Да се предприемат мерки за ограничаване на неорганизираните прахови емисии по време на строителните и изкопни работи, както и на пътната инфраструктура за достъп до площадките.
2. Да не се допускат разливи на масла и горива от строителната механизация и транспорта по време на строителство в сервитутите на реки и поройни дерета.
3. При рехабилитацията на ж.п.линията или изграждане на нови коловози и насипи, преди полагане на горното строене, да се извърши предварително уплътняване на земното легло с вибровалък и усилване на носещата му способност до стойности, отговарящи на нормативните.
4. При разкриване на насипи от сгурия, изкопът да се удълбочава с 0.5 m и върху сгурията да се изгради насип от подходящ материал (глина), върху който се изгражда защитен пласт.
5. Местата за временно съхранение на насипни инертни материали и строителни отпадъци (от новите участъци по трасето) при сухо и ветровито време да се омокрят, за да се намалят неорганизираните емисии на прах.

6. За транспортиране на инертни и строителни материали, и извозване на земни маси по време на строителство да се използват съществуващи пътища.
7. При строителството и реконструкцията на мостове над реките, разчистването на крайбрежната растителност да обхваща само конкретните петна за строителство.
8. За предотвратяване възникването на ерозионни процеси при високи откоси да бъде предвидено своевременно укрепване на откосите.
9. При изграждането на мостовете да не се допуска изхвърляне на изкопани земни маси в речните корита.
10. Да не се допуска преминаване на транспортна и строителна техника в реките с цел предотвратяване замърсяване на речните води и увреждане на дънните местообитания.
11. Дейностите по изсичане на крайречната растителност в участъците при km 23+649, km 23+731 и km 33+623 да не се провеждат през размножителния период (1 април – 15 юли) на животните с цел предотвратяване на смъртност на новородени и млади индивиди в убежищата.

IV. По време на експлоатацията:

1. С цел да се намали до минимум ефекта на замърсяването на приземния въздух да се спазват сервитутите на линията, както и да се извърши озеленяване от двете страни с подходящо подобрена растителност.
2. Да се проведат контролни измервания на нивото на шума за доказване акустичната ефективност на изпълнените съоръжения. При необходимост, на сградите, разположени в близост до ж.п. линиите, да се направи подсилване на звукоизолацията на фасадните им стени от към ж.п. трасето чрез поставяне на дограми с висок клас на звукоизолация.
3. Да се почистват редовно охранителните канали в района на линейния обект от евентуално попаднали отпадъци и земни маси.
4. Да не се допускат разливи на масла и горива от транспортните средства в района на линейния обект.
5. Да не се допуска нарушаване на проводимостта на пресичаните водни обекти.

V. План за изпълнение на мерките по чл. 96, ал. 1, т. 6 от ЗООС

№	Мерки	Период/фаза на изпълнение	Резултат
1.	Контрол върху състоянието на ППС и строителната техника. Контрол върху извънгабаритно товарене на ППС с насипни инертни материали	Строителство	Намаляване на общите вредни емисии и допълнителното натоварване с прах
2.	Повишено внимание при извършване на строителните дейности в интервала успореден на ВС „Казичене“	Строителство	Опазване химичното състояние на подземните води
3.	Изпълнение на проект за рекултивация на временни площи и укрепване на откоси.	Строителство	Предотвратяване поява на ерозия.
4.	Изграждане на заграждения около мостовите съоръжения, които да насочват херпетофауната към реките и да възпрепятстват достъпа ѝ до трасето на линията.	Строителство	Възпрепятстване достъпа ѝ до трасето на линията.
5.	Всички осветителни тела трябва да бъдат инсталирани на височина над 6 метра и на разстояние поне 10 метра от трасето.	Проектиране/ Експлоатация	Предотвратяване струиране на индивиди от прилепи и намаляване на вероятността от сблъсък на прилепи с движещите се влакове.

№	Мерки	Период/фаза на изпълнение	Резултат
6.	Да се избягва инсталирането на осветителни тела с разсеяна светлина и такава осветяваща излишно растителността край ж.п. трасетата.	Проектиране/ Експлоатация	Предотвратяване на струпване на индивиди от прилепи и намаляване на вероятността от сблъсък на прилепи с движещите се влакове.
7.	Използване на технически изправни строителни машини с цел ограничаване на непредвидени ремонтни работи и аварийна подмяна на консумативи (генерирани опасни отпадъци)	Строителство	Минимизиране генерирането на опасни отпадъци. Предотвратяване на замърсяване на почви и води
8.	Строителната дейност да се извършва само през дневния период при добра организация;	Строителство	Ограничаване на шумовото въздействие само в един период от денонощието
9.	При бъдещи промени (увеличаване) на натоварването по ж.п. линията да се извърши мониторинг на нивото на шума чрез измерване в реални условия и при установено превишение на регламентирания хигиенни норми за близките до ж.п. трасето квартали („Модерно предградие“, „Бакърена фабрика“, с. Казичене и др.) да се проектират и изпълнят шумозащитни екрани. При измерванията да се спазват изискванията на действащото у нас законодателство.	Експлоатация	При установена необходимост своевременно взимане на мерки за изграждане на шумозащитни съоръжения
10.	Изготвяне на проект за рекултивация на временни площадки и депа	Проектиране	Подобряване естетическата стойност на ландшафтите
11.	В ландшафтните проекти да се предвиди подмяна на изсъхнала растителност гаранционен срок от минимум 2 години за доказване на ефекта от съответния проект	Проектиране	Качествено изпълнение на ландшафтния проект – гаранция за приобщаване на отделните елементи от предложението към съществуващия локален ландшафт и естетизиране на околната среда.
12.	Да не се допусне разширяване на обхвата на строителните работи и замърсявания върху граничещите ландшафти извън определените граници на строителния обект	Строителство	Опазване на ландшафтите и минимизиране на отрицателните въздействия от самото строителството
13.	Биологично укрепване на откоси и съоръжения по трасето на ж.п. линиите	Строителство	Укрепване и подобряване естетическата стойност на ландшафтите
14.	Да не се допусне намеса извън необходимата (мостови конструкции) в границите на чувствителни ландшафти, като водни обекти и др	Строителство	Минимизиране на отрицателното въздействие върху чувствителните ландшафти
15.	Организиране на дейности за ограничаване на „комуникационния риск“ за населението	Преди и по време на строително-монтажните дейности по изграждане на ж.п. възел София – задължение на Възложителя	Профилактика на здравния риск за населението

Настоящото решение не отменя задълженията на възложителя за изпълнение на изискванията на Закона за опазване на околната среда, други специални закони и подзаконовни нормативни актове, и не може да служи като основание за отпалане на отговорността съгласно действащата нормативна уредба.

Решението се отнася само за инвестиционно предложение за „Развитие на железопътен възел София“, което е било предмет на извършената ОВОС по реда на Закона за опазване на околната среда. При разширение или изменение на това инвестиционно предложение възложителят трябва да уведоми своевременно РИОСВ – София във възможния най-ранен етап.

На основание чл. 99, ал. 8 от Закона за опазване на околната среда, решението по ОВОС губи правно действие, ако в срок 5 (пет) години от датата на издаването му не е започнало осъществяването на инвестиционното предложение.

При промяна на възложителя, новият възложител, съгласно чл. 99, ал. 7 от Закона за опазване на околната среда, задължително трябва да уведоми РИОСВ – София.

При констатиране неизпълнение на условията и мерките в решението по ОВОС, виновните лица носят административно-наказателна отговорност по чл. 166, т. 2 от Закона за опазване на околната среда.

Решението може да бъде обжалвано чрез Директора на Регионална инспекция по околната среда и водите – София в 14-дневен срок от съобщаването му пред Министъра на околната среда и водите или пред Административен съд – град София по реда на Административнопроцесуалния кодекс.

Дата. 17.04.14г.

ИНЖ. ИРЕНА ПЕТКОВА

Директор на Регионална инспекция по околната среда и водите – София