



## РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

### МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

РЕШЕНИЕ № 12 - ПР/2015 г.

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

На основание чл. 93, ал. 1, т. 3, ал. 2, т. 4 от Закона за опазване на околната среда (ЗООС), чл. 7, ал. 1 и чл. 8, ал. 1 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 чл. 2, ал. 1, т. 1 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) 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, както и получени становища от Министерство на здравеопазването, Басейнова дирекция „Дунавски район“ и Национален институт за недвижимо културно наследство

#### РЕШИХ

да не се извършва оценка на въздействието върху околната среда за инвестиционно предложение „Модернизация на железопътна линия Видин – София: Актуализация на проекта и подготовка на железопътен участък I: Видин – Медковец“, което няма вероятност да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитени зони

възложител: ДП „Национална компания железопътна инфраструктура“  
седалище: 1233 гр. София, бул. „Мария Луиза“ № 110

#### Кратко описание на инвестиционното предложение:

С Решение по оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС) № 1-1/2012 г. на министъра на околната среда и водите е одобрено осъществяването на инвестиционното предложение (ИП) за „Модернизация на железопътна линия Видин – София“, което включва и железопътен участък I: „Видин – Медковец“.

При актуализация на идейния проект през 2015 г. за участъка „Видин – Медковец“ е предложен нов вариант на трасе на железопътната линия, който в по-голямата си част съвпада с одобреното с Решение по ОВОС № 1-1/2012 г. на министъра на околната среда и водите железопътно трасе по идеен проект 2009 г., разглеждан като вариант В. По вариант В дължината на железопътния участък е 64178 м, проектната скорост за движение на влаковете е 160 км/ч, като се планира изграждане на единична железопътна линия.

Разгледани са: вариант А (по следата на одобреното с Решение по ОВОС № 1-1/2012 г. на министъра на околната среда и водите трасе в участъка); вариант В – следва до голяма степен трасето по Вариант А, но с допустими промени по отношение на радиуси и наклони, като на места новото трасе се отдалечава от трасето по Вариант А; вариант С –



разгледано е намаляване на проектната скорост на движение до 120 км/ч в ограничени отсечки (до 20% от дължината на участъка).

Предмет на ИП е актуализация на трасето в участък I: „Видин – Медковец“ по вариант В, разработен през 2015 г., със следните подучастъци:

• **Подучастък № 41:** междугарие „Медковец – Дъбова махала“, от км 84+925 до км 98+650, дължина 13,725 км;

Проектното трасе в подучастъка е изместено спрямо следата на трасето от Решението по ОВОС, с цел да не се пресичат водоеми в района и да не се засяга гробищния парк на гр. Брусарци.

За изграждане се предвиждат следните съоръжения: тунел № 1 от км 91+950 до км 92+275, с дължина 325 м; два моста на км 93+758 и км 94+108; пътни надлези на км 84+652.63, км 94+212.9, км 96+414.22; пътен подлез при км 98+684.53; седем селскостопански подлеза, един селскостопански надлез и 17 бр. водостоци.

• **Подучастък № 42:** гара Дъбова махала, от км 98+650 до км 99+800, дължина 1,15 км;

Новата железопътна гара Дъбова махала ще бъде разположена в права с дължина 1060 м, с три коловоза. Изместена е към селото, югозападно спрямо правата по вариант А, като не се засяга изоставен микроязовир. Максималното отдалечаване на двете трасета е около 135 м в края на подучастъка. За осигуряване на достъпа на моторни превозни средства до гарата ще бъде изпълнена нова пътна връзка с габарит Г 9, дължина 373 м, както и паркинг. На км 98+684.53 се пресича асфалтов път с пътен надлез.

• **Подучастък № 43:** междугарие „Дъбова махала – Воднянци“, от км 99+800 до км 110+975, дължина 11,175 км;

В подучастъка, проектното трасе е изместено югозападно от трасето по идеен проект от 2009 г. (следата от Решението по ОВОС), като се избягва криволичето корито на река Лом, което се пресича на км 100+750. Отклонението започва от предишния подучастък и продължава до км 102+900 (по Вариант В), където двете трасета се събират и остават идентични до края на подучастъка. Максималното им раздалечаване е около 180 м.

Железопътните съоръжения по трасето са: мостове на км 99+820, км 100+750, км 110+887; пътни подлези при пресичания с пътната мрежа (км 99+828.03, км 101+607, км 103+980.71); селскостопански надлези на км 106+284 и км 108+933.81; три селскостопански подлеза (км 100+281.23, км 102+173.69, км 109+795), както и 7 бр. водостоци.

• **Подучастък № 44:** гара Воднянци, от км 110+975 до км 112+100, дължина 1,125 км – трасето на линията следва следата от Решението по ОВОС.

Новата железопътна гара Воднянци ще бъде разположена на около 2 км североизточно от с. Воднянци и съвпада с местоположението на гарата по идеен проект от 2009 г. Гарата е разположена в права, с три коловоза, като се предвижда и нова пътна връзка, с дължина около 1800 м с габарит Г 9.

• **Подучастък № 50:** междугарие „Воднянци – Срацимир“, от км 112+100 до км 127+925, дължина 15,825 км;

Предложеното трасе е изместено спрямо следата, одобрена с Решението по ОВОС и пресича защитена зона „Въртопски дол“ в малък участък. Отклонението започва от км 116+000 (по Вариант В), като Вариант В остава североизточно, отдалечавайки се на максимум 445 м. При км 120+150 (по Вариант В) двете следи се пресичат. Вариант В остава югозападно, отдалечавайки се на максимум 570 м. При км 123+425 (по Вариант В) двете следи се пресичат отново. Вариант В остава източно, отдалечавайки се на максимум 800 м.

Съоръженията в подучастъка са: мост на км 113+046; виадукти при км 115+755, км 117+074, км 117+727, км 124+906, км 125+947.5; три пътни надлеза при км 114+460, км 118+610.45 и км 121+346.80, три прокара за животни, както и водостоци.

• **Подучастък № 51:** гара Срацимир, от км 127+925 до км 129+000, с дължина 1,075 км;

Новата железопътна гара Срацимир е планирана с три коловоза, на 900 м източно от съществуваща гара Срацимир. Гарата ще бъде в крива, с дължина 1031 м. Предвижда се нов асфалтов път с дължина около 500 м, с габарит Г 9, паркинг, като и служебни пътища, с габарит Г 6 до двете стрелкови гърловини.

Трасето е разположено източно спрямо следата от Решението по ОВОС, отдалечавайки се на максимум 410 м в началото на подучастъка.

• **Подучастък № 52:** междугарие „Срацимир – Видбол“, от км 129+000 до км 141+700, с дължина 12,7 км;

По предлагания Вариант В от км 129+000 до км 134+100 трасето на линията е разположено югоизточно от това по идеен проект от 2009 г. (следата от Решението по ОВОС), отдалечавайки се на максимум 435 м. След км 134+100 до края на подучастъка трасето следва следата на трасето, оценено през 2012 г.

В подучастъка се предвиждат: виадукти на км 131+425, км 133+687.5, км 135+012.5, км 138+887.5 и км 140+950; тунел № 2 от км 135+725 до км 138+600, с дължина 2875 м; пътни подлези – на км 131+592.84, км 140+557; водостоци.

• **Подучастък № 48:** гара Видбол, от км 141+700 до км 142+775, с дължина 1,075 м – проектното трасе следва в голяма степен следата на трасето по идеен проект 2009 г. (следата от Решението по ОВОС);

Ситуационно новата железопътна гара Видбол е планирана на 500 м източно от гр. Дунавци, с три коловоза. Гарата ще бъде разположена в права, с дължина 1027 м. Гаровата площадка е в насип 7 м.

В подучастъка се предвиждат нови пътни връзки: асфалтов път тип Г 9 с дължина около 400 м до гара Видбол с паркинг; служебни пътища с габарит Г 6 до двете стрелкови гърловини, както и реконструкция на ведомствени пътища, обслужващи помпена станция Дунавци, в участъците засегнати от настоящото предложение.

• **Подучастък № 49:** междугарие Видбол – Видин, от км 142+775 до км 149+103.34 (дължина 6,328 м по идеен проект 2009 г.).

Проектното трасе следва в голяма степен следата на трасето, одобрено с Решението по ОВОС, с изключение на отсечката, пресичаща Видинско блато, където трасето по Вариант В се отдалечава максимум на 320 м западно от Вариант А, като се избягва пресичане на блатото.

Планирани са три моста (на км 142+874, км 143+982.5 и на км 147+912.5); два селскостопански подлеза на км 131+592.84 и км 148.317 и 11 бр. водостоци.

Предвид характера и местоположението на ИП, същото представлява изменение по смисъла на чл. 93, ал. 1, т. 3 от ЗООС и подлежи на процедура по преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС.

Отклоненията от одобреното трасе са в седем отсечки, при три от които се засягат защитени зони („Натура 2000“ места) по смисъла на *Закона за биологичното разнообразие* (ЗБР):

- BG0000503 „Река Лом“ за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна – от км 100+652 до км 100+752;

- BG0000518 „Въртопски дол“ за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна – от км 125+585 до км 126+159;

- BG0000498 „Видбол“ за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна – от км 140+678 до км 140+787.

Трасето, предмет на инвестиционното предложение, не попада в границите на защитени територии по смисъла на *Закона за защитените територии*.

Инвестиционното предложение подлежи на процедура по преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС, във връзка с което и на оценка за съвместимостта му с предмета и целите на опазване на защитените зони по реда на чл. 31, ал. 4, във връзка с ал. 1 от ЗБР и чл. 2, ал. 1, т. 1 от Наредбата за ОС.

След преглед на представената документация, съдържаща много подробна информация, 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 „*Модернизация на железопътна линия Видин – София: Актуализация на проекта и подготовка на железопътен участък I: „Видин – Медковец“*“ няма вероятност да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания и местообитания и популации на видове, предмет на опазване в защитени зони BG0000503 „Река Лом“, BG0000518 „Въртопски дол“ и BG0000498 „Видбол“.

## 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. ИП за „Модернизация на железопътна линия Видин – София: Актуализация на проекта и подготовка на железопътен участък I: Видин – Медковец“ е елемент от ИП за модернизация на линията Видин – София. Планира се изграждане на железопътна магистрала в участъка, която ще обслужва населението, вътрешния и международния товарен трафик. Предложението ще осигури оперативна съвместимост на инфраструктурата, оборудването, системите за управление, експлоатация и безопасност, както и свързаност с европейските железопътни мрежи чрез прилагането на унифицирани стандарти.

2. Предлаганите дейности са за модернизация на железопътната линия в участъка „Видин – Медковец“ (по вариант В) и са насочени към подобряване на железопътната инфраструктура с оглед повишаване на скоростта на движение на влаковете до 160 км/ч. Ще бъде осъществена връзка с новия пътен и железопътен мост на р. Дунав при Видин – Калафат, с модернизацията на железопътните линии „Калафат – Крайова“, „Анкара – Истанбул“, както и с други инфраструктурните проекти по Общоевропейски транспортен коридор IV.

3. С реализацията на ИП ще се намали времето за транзитно преминаване по линията, ще се повишат експлоатационните параметри по отношение на надеждност, техническа готовност и ремонтпригодност, ще се повиши безопасността на транспортните операции и намали негативното въздействие върху околната среда и хората.

4. Общата дължина на железопътната линия в участъка по вариант В (актуализация 2015 г.) е 64178 км, като линията ще бъде еднопътна.

5. До съществуващата ж.п. линия, респективно до някои съществуващи ж.п. гари, ще бъдат изпълнени железопътни връзки. С ж.п. връзка от входната гърловина на гара Дъбова махала със съществуващата линия за гара Брусарци ще бъде осигурено преминаването на всички регионални пътнически влакове през гара Брусарци. Предвижда се и ж.п. връзка между новата и съществуващата гари Видбол. Така ще се осигурят екологосъобразни транспортни връзки между съществуващи линии и новопредвидената такава.

6. При строителството ще се използват традиционни строителни техники и технологии, характерни за железопътното изграждане и железопътните съоръжения, като основните видове строителни дейности ще включват земни работи, комплексни строително-монтажни работи, транспортна дейност, като ще се ползва съответната специализирана строителна техника.

7. За строителната механизация при реализацията на ИП основно ще се използва дизелово гориво. Необходимата ел. енергия за монтажни дейности по трасето ще се осигурява от дизелови генератори, а на основните складови бази и гарите – от републиканската електрическа мрежа.

8. Природните ресурси (минерални суровини, инертни и дървени материали и др.), които ще се ползват при строителството на ИП ще се доставят като стоков продукт от фирмата изпълнител.

9. Реализацията на железопътния участък, както и неговата експлоатация не предвижда водовземане от подземни води.

10. Отпадъците, образувани при строителството и експлоатацията на железопътната линия в разглеждания участък, ще бъдат третираны при спазване на разпоредбите на *Закона за управление на отпадъците*.

11. При спазване на техниката за безопасни условия на труд, съответно на технологичната последователност на строително-монтажните работи съгласно проекта за организация и изпълнение на строителството, не следва да се очаква риск от инциденти при реализацията на ИП.

12. Риск от инциденти по време на експлоатация на предложението може да се очаква основно в случай на непредвидими аварийни ситуации.

13. По време на строителството на линията е възможно създаване на дискомфорт от прахово и шумово замърсяване при работата на строителната техника и доставка на необходимите строителни материали, което ще бъде с временен характер.

## **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. Във физикогеографско отношение районът на разглеждания участък „Видин – Медковец“ е в Западната Дунавска равнина. Трасето на железопътната линия е ситуирано в границите на административни области Видин и Монтана и преминава през територии на общините Видин, Грамада, Димово, Ружинци, Брусарци и Медковец, като не се различава съществено с одобреното с Решението по ОВОС трасе.

2. Общият размер на земите подлежащи на отчуждаване за железопътната линия в участъка е около 3200 дка.

3. Всички площадки, необходими за временни дейности по време на строителството ще бъдат разположени в границите на сервитута, в отчуждената полоса и на територията на близко разположените съществуващи железопътни гари в участъка, където има достатъчно площи и изградени мощности.

4. На 100 м от оста на трасето на участъка „Видин – Медковец“ няма регистрирани находища на подземни богатства, които се водят на отчет в Националния баланс на запасите и ресурсите на Република България и няма предоставени концесионни площи за добив на подземни богатства (предвид писмо изх. № Е-92-00-468/24.06.2015 г. на заместник-министъра на енергетиката).

5. Съгласно становища на Басейнова дирекция „Дунавски район“ (с изх. № 4156/10.07.2015 г. и № 4156/06.11.2015 г.) ИП е допустимо от гледна точка на постигане на целите за опазване на околната среда и мерките за постигане на добро състояние на водите и зоните за тяхната защита, заложи в Плана за управление на речните басейни (ПУРБ) на „Дунавски район“, като се посочва, че:

5.1. Според наличната в БДДР информация теренът, предвиден за реализация на ИП, към момента не попада в границите на санитарно-охранителни зони (СОЗ), определени по реда на *Наредба № 3/16.10.2000 г. за условията и реда за проучване, проектиране, утвърждаване и експлоатация на санитарно – охранителните зони около водоизточниците и съоръженията за питейно – битово водоснабдяване и около водоизточниците на минерални води, използвани за лечебни, профилактични, питейни и хигиенни нужди.*

5.2. В ПУРБ на „Дунавски район“ няма определени забрани и ограничения, отнасящи се до реализирането на ИП.

6. Съгласно писмо изх. № 0400-68/30.10.2015 г., Национален институт за недвижимо културно наследство приема представената документацията за ИП без бележки, тъй като включва необходимите мерки за предотвратяване и намаляване на отрицателните въздействия върху културното наследство.

7. В обхвата на предложението не са установени уникални или естествени ландшафти с конзервационно значение.

8. От направената проверка в МОСВ е установено, че в близост до трасето на железопътната линия няма предприятия, които да попадат в обхвата на глава седма на ЗООС, класифицирани с висок или нисък рисков потенциал, които да застрашат живота и здравето на хората и околната среда, в случай на авария с опасни вещества от Приложение № 3 на ЗООС.

8.1. Единственото предприятие с нисък рисков потенциал е „Петролна база Видин“, с оператор „ОМВ – България“ ЕООД, което е разположено на около 4 км от началото на участъка и зоните на въздействие при евентуална голяма авария в предприятието не се очаква да засегнат железопътната линия.

9. Реализацията на ИП не засяга качеството и регенеративните способности на природните ресурси в района, като единствено промени ще настъпят в земеползването, при усвояването на терени за трасето на железопътната линия в участъка.

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

1. Местоположението на ИП по отношение на защитена зона BG0000498 „Видбол“ съвпада напълно с приетия с Решение по ОВОС № 1-1/2012 г. на министъра на околната среда и водите идеен проект за трасе, от което следва, че заключенията относно степента на въздействията върху зоната при актуализираното трасе са идентични с оценените за одобрения вариант, и които са определени като незначителни.

2. Местоположението на трасето спрямо защитена зона BG0000503 „Река Лом“ се отдалечава на 180 метра югозападно от първоначално приетото трасе, което не предполага съществени различия по отношение на оцененото въздействие върху природни местообитания и местообитания на видове, предмет на опазване в зоната, въз основа на която оценка е утвърден предходния вариант на трасето, и степента на въздействие на което е оценена като незначителна. Трасето по актуализирания вариант пресича реката само на едно място и извън естествените извивки на коритото на реката, така че в сравнение с първоначалния вариант, то засяга по-малка площ от природно местообитание 91E0\* Алувиални гори с *Alnus glutinosa* и *Fraxinus excelsior*. Това предполага още по-незначително по степен въздействие върху местообитанието, както и върху местообитанията на видовете, свързани с него.

3. Актуализацията на трасето засяга защитена зона BG0000518 „Въртопски дол“, като няма вероятност да се окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания и местообитания на видове, предмет на опазване в зоната, поради следните причини:

3.1. Проектното трасе в частта, която пресича зоната, преминава през местообитание 91M0 Балкано-Панонски церово-горунови гори. Максималната засегната

площ от него по време на строителството се оценява на 20.4 дка, което представлява не повече от 0.7% от реалната площ на местообитанието в зоната, така както е определена според последните проучвания в представената от възложителя информация. Незначителното по степен отрицателно въздействие се минимизира допълнително при спазване на посочените по-долу условия, като постоянно засегнатата площ от местообитание 91M0 в зоната ще бъде сведена до 13.533 дка, или 0.46%.

3.2. Площта на засегнатите от ИП местообитания на видове, предмет на опазване в зоната, са съответно в рамките от 0,01% до 0,17% за видовете прилепи, за видовете земноводни – 0,25%, за видовете влечуги – от 0,02% до 0,03%, за видовете насекоми – от 0,25% до 0,32% от площта на техните местообитания в зоната.

3.3. Не се очаква значителна степен на фрагментация на местообитания на видове, предмет на опазване в зоната, тъй като тя ще е временна и обратима – по време на строителството потенциални местообитания на видове в най-западната част на зоната ще бъдат временно откъснати от тези в останалата част на зоната, но след изграждането на предвидената мостова конструкция и извършване на рекултивационните мероприятия връзката ще бъде възстановена.

4. Не се очаква допълнително увреждане/унищожаване на природни местообитания и местообитания на видовете, предмет на опазване в посочените по-горе защитени зони, тъй като е поставено задължително за изпълнение условие за отпадъците по време на строителството и експлоатацията.

5. Няма вероятност от натрупване на отрицателни кумулативни въздействия върху природни местообитания и местообитания на видове, предмет на опазване в защитените зони, при реализацията на настоящото ИП спрямо одобрени до момента други инвестиционни предложения, планове, програми и проекти.

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

1. Съгласно предоставената информация и документация, осъществяването на ИП няма да доведе до значителни отрицателни въздействия върху компонентите на околната среда.

2. Въздействието върху атмосферния въздух от неорганизираните емисии на прах се очаква да бъде пряко, краткотрайно и временно за периода на строителните дейности. При експлоатацията не се прогнозира отделяне на емисии от замърсители в атмосферния въздух, поради цялостното електрифициране на ж.п. линия.

3. Не се очаква негативно въздействие върху подземните водни тела при осъществяването на ИП. Възможно е ограничено въздействие върху повърхностни водни тела, в местата на изграждане на мостови съоръжения над реки, което ще бъде временно и краткотрайно по характер, и обратимо.

4. Въздействието върху земните недра може да се характеризира като ограничено в участъците с изкопи и при изпълнението на двата тунела. При експлоатацията на железопътния участък не се очаква въздействие върху състоянието на земните недра.

5. Съгласно постъпило становище на Министерство на здравеопазването с Рег. № 04-09-138/29.10.2015 г., по отношение на степента на значимост на въздействието и риска за човешкото здраве е направено заключение, че не е необходимо да се извършва нова оценка на въздействието върху околната среда, при изпълнение на постановените с настоящия административен акт условия, тъй като:

5.1. Не се очаква при новото частично изменено трасе на железопътната линия в участък I: „Видин – Медковоц“ да настъпи съществена промяна на степента и характеристиката на възможното влияние върху човешкото здраве, спрямо това, което

вече е било разгледано и оценено при проведената процедура по ОВОС през 2012 г. за първоначалния вариант на трасе;

5.2. По отношение на фактор „шум“ новото трасе на линията не променя, а в някои случаи дори е с по-благоприятни характеристики спрямо най-близко разположените населени места. Единствено при с. Лагошевци, новият вариант на трасе е по-неблагоприятен, тъй като линията преминава значително по-близко до населеното място, в сравнение с първоначалния вариант на трасе;

5.3. Съгласно документацията, по данни на БД ДР и засегнатите от проекта ВиК дружества, трасето не пресича пояс I на санитарно-охранителни зони около водоизточници за питейно-битово водоснабдяване.

6. Предвид характера на предложението, реализацията на железопътната линия в участъка не предполага трансгранично въздействие.

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

1. Съгласно изискванията на чл. 4, ал. 2 от Наредбата за ОВОС, възложителят е уведомил за инвестиционното предложение с писмо изх. № ЖИ-29351/29.07.2015 г. кметовете на община Видин, община Грамада, община Димово, община Ружинци, община Брусарци и община Медковец, а засегнатото население чрез публикуване на обява във вестник „Конкурент“ от 29.07.2015 г.

2. Предвид разпоредбата на чл. 6, ал. 9 от Наредбата за ОВОС, възложителят е осигурил обществен достъп до информацията по Приложение № 2 от същата Наредба на интернет страницата на ДП „НКЖИ“ на 14.10.2015 г. за изразяване на становища от заинтересованите лица, като за четиринадесет дневния срок за оповестяване не са постъпили възражения. Предоставени са копие на документацията с писмо изх. № ЖИ-39944/14.10.2015 г. на кметовете на община Видин, община Грамада, община Димово, община Ружинци, община Брусарци и община Медковец. В резултат на извършеното оповестяване, в МОСВ са постъпили писма от засегнатите общини, както следва:

2.1. Община Ружинци, с писмо изх. № 4208/06.11.2015 г. уведомява, че е осигурен обществен достъп до информацията по Приложение № 2 от Наредбата за ОВОС от 19.10.2015 г. до 02.11.2015 г. на определеното място в сградата на общината и на интернет страницата на общината, като в законоустановения срок не са постъпили жалби, мнения и предложения по ИП.

2.2. Община Видин, с писмо изх. № 0400-5365/09.11.2015 г. информира, че постъпилата документация за ИП е обявена на интернет страницата за обществен достъп и съобщение за същата е поставено на табло за обяви в сградата на общината. След изтичане на срока за обществен достъп няма постъпили становища.

2.3. Община Димово, с писмо изх. № УТ-0400-22/16.11.2015 г. уведомява, че е осигурен обществен достъп до информацията по Приложение № 2 от Наредбата за ОВОС, като последната е поставена на 19.10.2015 г. на интернет страницата на общината и на информационното табло за съобщения в сградата на общината, като в законово определен срок за оповестяване не са постъпили възражения против ИП.

2.4. Община Медковец, с писмо изх. № 36-70564/17.11.2015 г. заявява, че информацията по Приложение № 2 от Наредбата за ОВОС за ИП е качена на интернет страницата на община Медковец в раздел „Съобщения“ за указания четиринадесет дневен срок.

2.5. С писмо вх. № ОВОС-30/20.11.2015 г. на МОСВ, кметът на община Брусарци, информира, че е осигурен обществен достъп на 22.10.2015 г. до обявата и информацията по Приложение № 2 от Наредбата за ОВОС чрез интернет страницата и чрез поставяне на съобщение на табло в сградата на общината, като за периода на оповестяване не са постъпили становища и възражения от заинтересовани граждани и юридически лица.



2.6. Община Грамада, с писмо изх. № 1762/08.12.2015 г., информира за публикуване на 23.11.2015 г. на информацията за ИП по Приложение № 2 от Наредбата за ОВОС на интернет страницата на общината и на информационното табло, като за срока на оповестяване не са постъпили възражения и запитвания от граждани.

До изготвяне на настоящото решение в МОСВ няма постъпили жалби и възражения срещу реализацията на инвестиционното предложение.

### ПРИ ИЗПЪЛНЕНИЕ НА СЛЕДНИТЕ УСЛОВИЯ:

1. При реализирането на предложението да се спазват мерките, заложи в ПУРБ на Дунавски район в програми 7.1.3, 7.1.4, 7.1.5.1, 7.1.5.2, 7.1.6, 7.1.7 и 7.1.9 за опазване на повърхностните и подземни води от замърсяване.

2. Да се спазват мерките за опазване на подземните води от замърсяване, като се вземат предвид забраните в чл. 118а, ал. 1, т. 2, 3, 4 и 5 от *Закона за водите* при модернизацията на железопътния участък.

3. При засягане на пояси II и III на санитарно-охранителни зони по време на реализация и експлоатация на ИП, всички дейности да бъдат съобразени със забраните и ограниченията от Приложение № 2 към чл. 10, ал. 1 от *Наредба № 3/16.10.2000 г. за условията и реда за проучване, проектиране, утвърждаване и експлоатация на санитарно – охранителните зони около водоизточниците и съоръженията за питейно – битово водоснабдяване и около водоизточниците на минерални води, използвани за лечебни, профилактични, питейни и хигиенни нужди.*

4. При евентуално засягане на водни обекти от предвидените дейности при изграждане на линейна инфраструктура, пресичаща водни обекти – аквадукти, мостове, преносни мрежи и проводни, по смисъла на чл. 46, ал. 1, т. 1, буква „б“ от *Закона за водите*, е необходимо провеждане на процедура за издаване на разрешително за ползване на воден обект.

5. Ландшафтно-устройственият проект с проекта за рекултивация да включва в границите на защитена зона BG0000518 „Въртопски дол“ рекултивационни мероприятия за залесяване под мостовото съоръжение с цер, благуни и зимен дъб с цел максимално възстановяване на засегнатото при строителството местообитание 91M0 Балкано-Панонски церово-горунови гори.

6. Да не се допуска складирането на инертни и строителни материали, необходими за строителството, както и временното съхраняване на генерирани скални и земни маси и строителни отпадъци в границите на защитените зони.

7. Да се възстанови унищожената при строителството на новите мостови съоръжения над р. Лом и р. Арчар дървесна и храстова растителност при бреговете на реките като за целта се използват местни видове.

8. В следващите фази на проектиране да се разработи акустичен проект за недопускане на наднормено шумово въздействие в най-близко разположените населени места, в които се очаква такова въздействие – при селата Лагошевици, Дъбова махала и Медковец.

9. Обектът да бъде въведен в експлоатация и да се експлоатира само при условие, че стойностите от извършените при приемането му и при последващата експлоатация измервания на нивата на шум са в съответствие с изискванията на *Наредба № 6/26.06.2006 г. за показателите за шум в околната среда, отчитащи степента на дискомфорт през различните части на денонощието, граничните стойности на показателите за шум в околната среда, методите за оценка на стойностите на показателите за шум и на вредните ефекти от шума върху здравето на населението на границите на обектите и зоните, подлежащи на здравна защита.*

10. В случай, че нормативно определените еквивалентни нива на шум не могат да бъдат спазени, да се проектират, съгласуват със съответния компетентен орган и изпълнят допълнителни шумозащитни мерки.

11. Преди началото на строителството да се проведат предварителни археологически проучвания в сервитута на трасето и терените, предвидени за помощни съоръжения, съгласно изискванията на чл. 161, ал. 1 от *Закона за културното наследство*.

12. Да се извърши рекултивация на терените, засегнати от временните обекти при строителството на ИП.

Настоящото решение се отнася само за конкретното заявено предложение, в посочения му обхват.

Настоящото решение за *„Модернизация на железопътна линия Видин – София: Актуализация на проекта и подготовка на железопътен участък I: Видин – Медковоец“*, не отменя задълженията на възложителя за изпълнение на изискванията на Закона за опазване на околната среда, други специални закони, подзаконовни нормативни актове и административни актове и не може да служи като основание за отпадане на отговорността му съгласно действащата нормативна уредба.

На основание чл. 93, ал. 6 от ЗООС, 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 своевременно МОСВ до 14 дни след настъпване на измененията.

На основание чл. 22, ал. 3 от Наредбата за ОВОС възлагам на директорите на РИОСВ Монтана и БД „Дунавски район“ контрола по изпълнение на поставените условия в настоящото решение.

На основание чл. 93, ал. 7 от ЗООС, решението губи правно действие, ако в срок 5 /пет/ години от датата на издаването му не е започнало осъществяването на инвестиционното предложение.

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

Дата: 11.12.2015

МИНИСТЪР:

ИВЕЛИНА ВАСИЛЕВА



"За министър:	
Заместник-министър:	Б. Малин
Заповед за заместване:	РР-804/07.12.15 г.