



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ  
МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ  
БАСЕЙНОВА ДИРЕКЦИЯ „ИЗТОЧНОБЕЛОМОРСКИ РАЙОН“

Ниво на класификация: 0 (TLP-WHITE)

17.2.2026 г.

**X** ПУ-01-186-1/17.02.2026

Per .№

Signed by: BD - IBR

ДО  
Г-Н ИВАЙЛО ЙОТКОВ  
ДИРЕКТОР НА РИОСВ - ПЛОВДИВ  
БУЛ „МАРИЦА“ № 122  
ГР. ПЛОВДИВ 4000

Ваш изх. № ОВОС-2592-5/05.02.2026 г.

**Относно:** Становище за допустимост съгласно чл. 155, ал. 1, т. 23 от Закона за водите (ЗВ) за ИП „Изграждане на железопътна връзка между жп гара Крумово и летище Пловдив“ в землища на с. Крумово и с. Ягодово, община Родопи, област Пловдив“, с възложител ДП „Национална компания „Железопътна инфраструктура“.

**УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ЙОТКОВ,**

Съгласно чл. 155, ал. 1, т. 23 от ЗВ и Ваше писмо с изх. № ОВОС-2592-5/05.02.2026 г., изпратено на основание на чл. 4а от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда, Басейнова Дирекция „Източноевропейски район“ (БДИБР) изразява следното становище:

**1. Оценка на допустимостта на ИП спрямо целите за опазване на околната среда, мерките определени в Плана за управление на речните басейни на Източноевропейски район (ПУРБ на ИБР) и в Плана за управление на риска от наводнения в Източноевропейски район (ПУРН на ИБР):**

**1.1. Характеристика и цел** Летище Пловдив е разположено югоизточно от град Пловдив, в непосредствена близост до село Крумово, приблизително на 3,2 км от центъра на селото и на 16 км от град Пловдив. В близост до селото преминава 19-та жп линия Крумово - Асеновград, като приемното здание (ПЗ) на гара Крумово се намира в северния край на населеното място. Тъй като гарата е началото на 19та жп линия, то приемно здание Крумово е с км 0+000,00. Към настоящия момент не съществува комбиниран транспорт, който да обслужва нуждите на пътническите и товарни превози между железопътната инфраструктура и летище Пловдив. Изграждането на железопътната връзка ще осигури бърз трансфер за пътниците, с което ще се повиши нивото на обслужване, отговарящо на изискванията за съвременно придвижване на пътниците. Осигуряването на железопътната връзка на гара Крумово с летище Пловдив, заедно с проектите „Развитие на железопътен възел Пловдив“ и „Развитие на железопътен възел Пловдив, Етап 2“, както и плановете за концесия и развитие на летище Пловдив, ще осигурят развитие на транспортната свързаност в рамките на град Пловдив, чрез развитие на съвременен, сигурен и ефективен железопътен транспорт в ареала на града.



4000, Пловдив, ул. „Янко Сакъзов“ 35 Тел (+359) 032 60 47 33  
Факс: (+359) 032 60 47 21, [www.eardb.bg](http://www.eardb.bg); e-mail: [bd\\_plovdiv@eardb.bg](mailto:bd_plovdiv@eardb.bg)



ISO 9001:2015

Certificate No BG/12080/1431

В резултат на направени предпроектни проучвания са разгледани три варианта на трасета. Разработените варианти са в землищата на село Крумово и село Ягодovo, община Родопи. Трасето на железопътната връзка в обхвата на предварителното проучване трябва да осигурява ефективна свързаност, съобразена със съществуващото положение и бъдещето развитие на летище Пловдив, както и със собствеността на имотите, които биват пресичани на принципа на най-краткото и икономически целесъобразно трасе.

За определяне на местоположението на новата жп гара Летище Пловдив са разработени няколко варианта на трасе от гледна точка на възможен достъп и най - близко разположение до терминала на летището. Железопътната връзка между жп гара Крумово и летище Пловдив трябва да отговаря на следните изисквания: Новоизградената железопътна линия да е с минимална дължина, доколкото проектните решения и урбанизираните територии позволяват това, Предварителните проучвания да са за еднопътна, електрифицирана жп линия, Характеристиките на железопътната линия в план и профил да отговарят на влакове с проектна скорост 80 км/ч.

От направения анализ от гледна точка на възможността за движение на влаковете от гара Крумово до новата жп гара летище Пловдив, са определени три основни варианта за реализиране на проектното трасе. Всички варианти са проектирани за скорост 80 км/ч, като пътните пресичания с републиканските пътища са решени с преминаване на две нива, чрез пътни надлези. Схематичното решение на новата гара до летище Пловдив следва да бъде еднакво за всички варианти и представлява два приемно-отправни (ПО) коловоза на осово разстояние 10,50 м. Главният коловоз в гарата ще бъде охраняван от предпазен коловоз. Между двата коловоза е позициониран перон с височина 0,55 м над кота глава релса. Перонът е с дължина 150,00 м и широчина 7,00 м.

*Вариант 1 (червен)* представлява изцяло ново трасе, започващо от изходната гърловина на гара Крумово. Влаковете ще се разминават съответно в гара Крумово и гара летище Пловдив, като ще имат възможност да бъдат приети на всеки един от приемно - отправните коловози в гара Крумово. Летищната гара е разположена перпендикулярно на пистата за излитане и кацане. Скоростта на движение на влаковете е 80 км/ч, изключение правят участъците в гари Крумово и летище Пловдив.

*Вариант 2 (зелен)* започва от Разделен пост (РП) – Родопи, намиращ се на км 1+080. От гара Крумово до РП влаковете ще се движат по съществуващата линия Крумово - Асеновград. В гара Крумово композициите ще се приемат само на първите два приемно - отправни коловози пред приемното здание. Гара летище Пловдив е ситуирана перпендикулярно на пистата за излитане и кацане. Скоростта на движение на влаковете е 80 км/ч, изключение правят кривите до гари Крумово и летище Пловдив.

*Вариант 3 (син)*: трасето на новата линия е разположено успоредно на съществуващото трасе на 19-та жп линия с начало нова стрелка в гара Крумово, разположена на км 0+295. От км 1+300 оста се отклонява към летището. Летищната гара е разположена успоредно на пистата. Влаковете в гара Крумово ще бъдат приемани само на първите два приемно-отправни коловози пред приемното здание. Скоростта на движение на влаковете е 80 км/ч, изключение правят кривите до гари Крумово и летище Пловдив.

*Вариант 3.1* представлява подвариант на нивелетното решение на Вариант 3. Нивелетата е решена със задигане над пътя за достъп до летището, като летищната гара ще бъде разположена върху естакада. Скоростта на движение на влаковете е 80 км/ч, изключение правят кривите до гари Крумово и летище Пловдив.

Всички разгледани варианти преминават през пояс 2 на санитарно-охранителна зона (СОЗ), разположена в землищата на с. Крумово и с. Ягодovo, община Родопи, обл. Пловдив, учредена със заповед № СОЗ-М-142/19.03.2009г.

От направения анализ на проектните разработки, предимствата и недостатъците на вариантите, количествено-стойностната сметка и трафик-анализ е *предпочетен Вариант 2 (зелен)*, въз основа на следните аргументи: приблизително еднаква цена на трите варианта,

най-удобен терминал за пътници до летището и най-малка намеса в съществуващата инфраструктура и наскоро модернизиранията жп гара Крумово.

Предпочетеният вариант 2 (зелен), километриран от приемно здание гара Крумово, е с дължината на новото трасе от разделен пост Родопи до летище Пловдив 2,65 км. Вариантът започва от Разделен пост (РП) Родопи, намиращ се на км 1+080. Разделен пост Родопи представлява две стрелки. Първата стрелка е разположена на 19-та жп линия, позволяваща преминаване на подвижен състав по отклонителния коловоз със скорост 100 км/ч. Втората стрелка е разположена на новия коловоз към летището. От нея се отклонява предпазния коловоз в разделния пост. След разделния пост оста на новата линия се отправя на изток, като се доближава до Вариант 1. На км 3+100 Вариант 1 и Вариант 2 се припокриват. Скоростта на движение е 80 км/ч, а изключение на кривата по съществуващата линия след гара Крумово, където е 70 км/ч.

Изграждането на железопътна връзка между града и летището ще осигури по-добра координация между отделните видове транспорт и ниво на обслужване, отговарящи на изискванията за съвременно придвижване на пътниците и товаро-превозните услуги.

**1.2. Местоположение.** Според представената в уведомлението информация – географски координати на всеки от трите проектните варианти в Координатна система: БГС 2005, в табличен вид ситуация на всеки от трите варианта в km1 формат, мястото на реализация на ИП попада в границите на повърхностно водно тяло (ВТ) „Река Чепеларска от гр.Асеновград до устие и Крумовски колектор“ с код **BG3MA500R103**.

ИП попада в границите на зона за защита на водите - чувствителна зона „Водосбор на р. Марица“ с код **BGCSARI06** определена съгласно чл. 119а, ал. 1, т. 3, буква „б“ от ЗВ, включена в Раздел 3, точка 3.3.2 на ПУРБ на ИБР.

ИП попада в рамките на подземно водно тяло (ПВТ) „Порови води в Кватернер - Горнотракийска низина“ с код **BG3G000000Q013** и в рамките на ПВТ „Порови води в Неоген - Кватернер - Пазарджик - Пловдивския район“ с код **BG3G000000N018**. В подземните водни тела има определени зони за защита на водите по чл. 119а, ал. 1, т. 3а от Закона за водите (ЗВ). Площта на ИП попада в уязвима зона за защита на водите, включена в Раздел 3, точка 3.3.1 от ПУРБ на ИБР.

ИП не попада в границите на зона за защита на водите, определени съгласно чл. 119а, ал. 1, т. 1 за повърхностни води, т. 2, т. 4 и т. 5 от ЗВ, включени в Раздел 3 на ПУРБ на ИБР.

ИП засяга пояс втори на санитарно-охранителна зона, учредена със Заповед № СОЗ-М-142/19.02.2009 г. около водоизточник – подземни води – 2 ТК на ПС „Чая-Ягодovo“ на ВиК ЕООД – Пловдив, за питейно-битово водоснабдяване на населението.

Местоположението на ИП не попада в определените в ПУРН на ИБР 2022-2027 г райони със значителен потенциален риск от наводнения (РЗПРН) и не попада в зони, които могат да бъдат наводнени съобразно картите на районите под заплаха от наводнения, при сценариите, посочени в чл. 146е от ЗВ, но попада във водосбора на притоци на РЗПРН.

**1.3. Състояние и цели за опазване на околната среда:**

**1.3.1. Състояние съгласно ПУРБ на ИБР:** Повърхностно водно тяло с код **BG3MA500R103** е определено като силномодифицирано с умерен екологичен потенциал (ЕП) и непостигащо добро химично състояние. Целта за опазване на околната среда за конкретното водно тяло (съгласно разпоредбите на Глава X, Раздел III на ЗВ) е постигане на добър екологичен потенциал по БЕК Фитобентос и Макробезгръбначни (повишаване с една степен), общ фосфор (СГС - понижение с 0,04 mg/l) и предотвратяване на влошаването му до 2027 г. и постигане на добро химично състояние - СКОС за изместващите показатели (вода - кадмий, флуорантен; биота - PBDE, живак) и предотвратяване на влошаването му и постигане целите за зоните за защита на водите.

Съгласно Раздел 4, точки 4.2.2 и 4.2.3 от ПУРБ на ИБР ПВТ с код **BG3G000000Q013** е в добро химично състояние и добро количествено състояние. Целта за опазване на околната среда за

ПВТ **BG3G00000Q013** е запазване на доброто химично състояние и предотвратяване влошаването му, и запазване на добро количествено състояние и предотвратяване на влошаването му.

Съгласно Раздел 4, точки 4.2.2 и 4.2.3 от ПУРБ на ИБР ПВТ с код **BG3G00000NQ018** е в лошо химично състояние във връзка със завишено съдържание на Обща алфа-активност (съгласно стандарти на Наредба № 1 от 10 октомври 2007 г. за проучване, ползване и опазване на подземните води (ДВ, бр. 87 от 2007 г., изм. ДВ, бр. 28 от 2013 г.) и определени прагови стойности) и добро количествено състояние. Целта за опазване на околната среда за ПВТ с код **BG3G00000NQ018** е постигане на добро химично състояние по показател обща алфа-активност и предотвратяване на влошаването му, и недопускане на влошаване в количественото състояние на подземното водно тяло.

ПУРН на ИБР включва цели за намаляване на вероятността от наводнения и за намаляване на потенциалните неблагоприятни последици от наводненията за човешкото здраве, околната среда, културното наследство, техническата инфраструктура и стопанската дейност.

**1.3.2. Състояние съгласно последна годишна оценка:** ВТ с код **BG3MA500R103** е определено в умерен ЕП с изместващи показатели Фитобентос, Макрозообентос, Общ фосфор, Zn и в непостигащо добро химично състояние по матрица вода с изместващи показатели по матрица вода-кадмий, олово, трибутилкалай.

**1.3.3. Заключение:** ВТ с код **BG3MA500R103** е с непроменени ЕП и химично състояние спрямо съответно определените в ПУРБ на ИБР 2022-2027 г.

#### **1.4. Предвидени мерки в ПУРБ и ПУРН на ИБР:**

**1.4.1. Предвидени мерки в ПУРБ.** Мерките са описани в Приложенията към Раздел 7 на ПУРБ на ИБР, като за конкретното ИП няма предвидени забрани и ограничения. Към настоящото ИП има отношение предвидена мярка с наименование: Забрани и ограничения за изпълнение на дейности в зоните за защита на питейните води и в определените санитарно-охранителни зони (СОЗ) и буферните зони около водоземните съоръжения/системи, действие за изпълнение на мярката: 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). Мярката е с код DW\_1. Мярката е от Приложение № 7.2.1, към раздел 7 на ПУРБ на ИБР.

**1.4.1.1. Специфични изисквания и мерки в ПУРБ свързани със зоните за защита на водите.** Няма.

**1.4.2. Предвидени мерки в ПУРН на ИБР.** Мерките от Програмата от мерки (ПоМ) на ПУРН на ИБР са описани в Приложенията към ПУРН на ИБР. Към настоящото ИП в ПоМ на ПУРН на ИБР 2022-2027 г. няма определена конкретна мярка.

**1.4.2.1. Претенция за възможно увеличаване на риска от наводнение от реализацията на ИП:** Не се очаква реализацията на ИП да доведе до увеличаване на риска от наводнения при спазване на долупосочените условия.

## **2. Забрани и ограничения, предвидени в Закона за водите по отношение на този вид инвестиционни намерения.**

**2.1. Забрани и ограничения, предвидени в Закона за водите:** По отношение на ИП в ЗВ няма предвидени забрани и ограничения.

**2.2. Забрани и ограничения и изисквания в подзаконовни актове към Закона за водите:** Няма предвидени забрани и ограничения.

**Заключение:** Представената ИП е **допустимо** от гледна точка на ПУРБ на ИБР, ПУРН на ИБР и постигане на целите на околната среда, **при спазване на следните условия:**

- Да не се допуска замърсяване на повърхностните и подземни води от дейностите по реализация на ИП, в това число и нефтопродукти от строителната техника.
- Да не се възпрепятства възможността за преминаване на проектното оразмерително водно количество в отводнителен канал северно от летище Крумово.

- Да се спазват забраните, ограниченията и ограниченията при доказана необходимост за пояс втори на СОЗ, въведени със заповедта за учредяване на СОЗ за пояс втори, при извършване на дейности в обхвата на пояс втори на СОЗ.

**3. Информация за съществуващи и разрешени въздействия от характера на ИП.** В БДИБР няма данни за действащи към момента разрешени въздействия от характера на дейностите по ИП за местата на неговия обхват.

**Параметри на разрешен натиск:** Неприложимо – липсват разрешени въздействия от характера на ИП за района на реализацията му.

**4. Информация за свободните водни ресурси в частта от подземно водно тяло, от което се предвижда водовземане:** ИП не предвижда водовземане от подземно водно тяло.

**5. Мотивирана оценка на значителното въздействие върху водите и водните екосистеми:** БДИБР ще се произнесе относно степента на въздействие върху водите и водните екосистеми на следващ етап от процедурата във връзка с обстоятелството, че към настоящия момент липсва достатъчно информация относно обема и обхвата на предвидените в ИП дейности.

**6. Заключение за приложимостта на чл. 93, ал. 9, т. 3 ЗООС:** Считаме, че за ИП не е приложим чл. 93, ал. 9, т. 3 ЗООС, тъй като ИП не попада в обхвата на чл. 156е, ал. 3, т. 3 от Закона за водите.

С уважение,

16.2.2026 г.

**X** Васил Узунов

Васил Узунов

Директор на БДИБР

Signed by: Vasil

Uzunov