



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

Изх. № ОВОС-11/09.03.2021 г.

ДО
Г-Н КРАСИМИР ПАПУКЧИЙСКИ
ГЕНЕРАЛЕН ДИРЕКТОР НА
ДП „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ
ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА”
1233, гр. София, бул. „Кн. Мария Луиза” № 110

На Ваш изх. № ЖИ-2721/22.01. 2021 г.

КОПИЕ:
ОБЩИНА МЕДКОВЕЦ
КМЕТСТВО С. МЕДКОВЕЦ

ОБЩИНА БРУСАРЦИ
КМЕТСТВО С. ДЪБОВА МАХАЛА

ОБЩИНА КУЛА
КМЕТСТВО С. ТОПОЛОВЕЦ

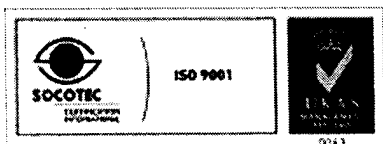
ОБЩИНА РУЖИНЦИ
КМЕТСТВО С. ДРЕНОВЕЦ

ОБЩИНА ДИМОВО
КМЕТСТВО С. ВОДНЯНЦИ
КМЕТСТВО С. ЛАГОШЕВЦИ
КЕМТСТВО С. ИЗВОР

ОБЩИНА ГРАМАДА
КМЕТСТВО С. СРАЦИМИРОВО

ОБЩИНА ВИДИН
КМЕТСТВО С. ВЪРТОП
КМЕТСТВО С. ДУНАВЦИ

РИОСВ - ВРАЦА
РИОСВ - МОНТАНА
БД „ДУНАВСКИ РАЙОН”



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

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



Относно: Уведомление за инвестиционно предложение (ИП) „Модернизация на железопътна линия Видин - София”: железопътен участък I: Видин – Медковец“, с възложител Държавно предприятие „Национална компания железопътна инфраструктура” (ДП НКЖИ)

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ПАПУКЧИЙСКИ,

Във връзка с постъпило в Министерство на околната среда и водите (МОСВ) уведомление за горепосоченото ИП с вх. № ОВОС-11/26.01.2021 г., на основание чл. 5, ал. 1 от Наредбата за условията и реда на извършване на оценка на въздействието върху околната среда (Наредбата за ОВОС), Ви информираме за следното:

I. По отношение на изискванията на глава шеста, раздел трети от Закона за опазване на околната среда (ЗООС):

За ИП „Модернизация на железопътна линия Видин – София“ е проведена процедура по оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС) и оценка за съвместимост (ОС), приключила с Решение по ОВОС № 1-1/2012 г. на министъра на околната среда и водите, с което ИП е одобрено.

За ИП „Модернизация на железопътна линия Видин – София: Актуализация на проекта и подготовка на железопътен участък I: Видин – Медковец“ е проведена процедура по преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС. Процедурата е приключила с постановяване на Решение № 12-ПР/2015 г. на министъра на околната среда и водите, с характер „да не се извършва ОВОС“. Решение № 12-ПР/2015 г. е загубило правно действие.

С Решение № 509 от 8 юли 2011 г. на Министерски съвет на Република България обект „Железопътна линия Видин – София“ е обявен за обект с национално значение.

Съгласно представената информация, след приключване на всички дейности на фаза изработване на Технически проект е направено прецизиране на техническите параметри и засегнатите терени, в обхвата на ИП, като са установени известни малки разлики, касаещи засегнатите площи за отчуждаване и параметрите на някои съоръжения. При разработване на актуализацията на идейния проект за ж.п. участъка „Видин – Медковец“ е извършено проучване на трафика и анализ на разходи и ползи, което показва, че икономически оправдано и допустимо за финансиране е изграждането на единична ж.п. линия в този участък. Разработен е нов вариант на трасето на ж.п. линията, разглеждан като Вариант В.

ИП „Модернизация на железопътна линия Видин – София: железопътен участък I: Видин – Медковец“ предвижда изграждане на железопътна магистрала, която да обслужва населението, вътрешния и международния товарен трафик. Дължината на ж.п. участъка е 64 178 м, а предвидената ширина на основата на железния път 1-но/2-пътен – 7,60 м/12,60 м. Общата използвана площ ще бъде около 3 508 дка. Проектът предвижда и реконструиране на тягови подстанции и електропроводи, изграждане на нови ж.п. гари и нови пътни връзки за обслужване на гарите и товаро-разтоварните дейности към тях, както и изграждане на надлези и подлези при пресичания с пътища от републиканската пътна мрежа. Предвидени са изкопни работи с дълбочина от 1 до 20 м и изграждане на насипи с височина от 2 до 13 м. При необходимост за изграждане на железния път ще се използва взрив, в съответствие с геоложките проучвания.

Трасето засяга следните общини: Видин, Грамада, Димово, Ружинци, Брусарци, Медковец, Кула и областите Видин и Монтана.

Основните строителни дейности са: земни работи – отстраняване на хумус, неговото депониране, изкопни работи, насипни работи, временни пътища, комплексни строителни работи – кофражи, армиране, изливане на бетони, монтажни работи и транспортна дейност.

Предметът на настоящото ИП – железопътен участък: Видин – Медковец е разделен на следните подучастъци:

Подучастък № 41: междугарие Медковец – Дъбова махала: от км 84+925 до км 98+650 (дължина 13,725 км), с проектна скорост 160 км/ч. **Вариант В** започва от км 84+351 като до км 84+925 съществуващата ж.п. гара Медковец ще се реконструира така, че да кореспондира с проектното трасе. Проектното трасе ще тангира югозападно на съществуващата ж.п. линия около 1460 м, като при първата хоризонтална крива, за междугарието, проектното трасе ще се отдалечава в югозападна посока на около 50 м. На км 88+384 проектната ос ще пресича съществуващата, като ще преминава от северната ѝ страна. От км 87+917 до км 91+413 съществуващият коловоз за гара Брусарци ще се измества, като ще бъде разположен вдясно на главното трасе на разстояние 4,40 м.

След км 91+168 трасето ще продължава с лява хоризонтална крива и дясна контра крива и с тунел № 1 от км 91+950 до км 92+275. След тунела ще бъдат заобиколени водоеми южно от гр. Брусарци и ще бъде преминато на около 300 м югозападно от гробището на гр. Брусарци. След дясната контра крива трасето ще продължи в северна посока като на км 96+414 ще пресече съществуващ асфалтов път чрез пътен надлез. На км 96+450 започва лява хоризонтална крива, като в правата след нея ще бъде разположена нова ж.п. гара Дъбова махала.

В този подучастък са планирани следните пресичания с пътища: на км 84+652 ще се пресича Републикански път III – 8105 със съществуващ ж.п. прелез; на км 94+211 и км 96+414 ще се пресича Републикански път III – 112 с пътни надлези. Предвидени са един селскостопански надлез и два селскостопански подлеза.

В подучастъка, югозападно от гр. Брусарци, проектното трасе е изместено на около 450 м от следата от Решението по ОВОС, с цел да бъде избегнато пресичането на езерата, без да засяга гробището на гр. Брусарци.

Подучастък № 42: гара Дъбова махала: от км 98+650 до км 99+800 (дължина 1,150 км). Проектната скорост за подучастъка е 160 км/ч. Ж.П. гара Дъбова махала е разположена северно от с. Дъбова махала и източно от асфалтовия път за с. Тополовец. Гарата е разположена в права и е с дължина 1060 м и избягва пресичането на изоставения микроязовир. Ж.П. гара Дъбова махала е в насип с височина от 3 до 11 м. Новата ж.п. гара ще включва: два перона за първи и трети коловози с дължина по 150 м; пешеходен подлез; перонни покрития; нова сграда на гарата с багажно отделение; универсална товаро-разтоварна площадка; сграда за персонала по поддръжката на железния път (при необходимост); автомобилен паркинг. В ж.п. гарата са проектирани три коловоза с полезна дължина минимум 750 м на първи и трети коловоз са предвидени перони с дължини по 150 м. Във входната гърловина е проектирана ж.п. връзка, свързваща трети гаров коловоз със съществуващата ж.п. линия за гара Брусарци. Така през гара Брусарци ще преминават всички регионални пътнически влакове.

В този подучастък са проектирани следните пътни връзки:

- ✓ за осигуряване на достъп на моторни превозни средства (МПС) до гара Дъбова махала – нова пътна връзка, която минава вляво от ж.п. линията. Пътната връзка ще бъде асфалтова с дължина 373 м. Предвидени са обръщало вляво и паркинг вдясно от пътя. Новопроектираният път е с габарит Г9, с две ленти за движение, всяка от които е с ширина 3,00 м и банкети с ширина 1,25 м;
- ✓ вляво от ж.п. линията е проектиран полски път, който ще се отклонява от общинския път между селата Дъбова махала и Княжева махала. Той ще служи за обслужване на товаро-разтоварна дейност в района на гарата. Предвижда се пътят да е с проектна скорост $V_{пр.}$ до 30 км/ч, една лента за движение с ширина 3,50 м и банкетите с ширина 1,25 м.

В този подучастък на км 98+685.36 ж.п. линията се пресича с асфалтов път между селата Дъбова махала и Княжева махала с пътен подлез.

Подучастък № 43 междугарие Дъбова махала – Воднянци, от км 99+800 до км 110+975 (дължина 11,175 км), с предвидена проектна скорост за подучастъка 160 км/ч. След ж.п. гара Дъбова махала трасето продължава в посока северозапад, като веднага след последната стрелка започва пътен подлез на км 99+827, чрез който се пресичат асфалтов път № 112 и новата ж.п. линия. На км 100+165 започва дясна хоризонтална крива, в средата на която трасето пресича река Лом с мост $L=218$ м. Това решение избягва криволичещото корито на река Лом като я пресича на км 100+750 с ж.п. мост.

На км 101+500 е предвидена нова ж.п. спирка Дреновец. След спирка Дреновец следва лява хоризонтална крива, като след кривата проектната ос се включва в оста на трасето по идеен проект 2009 г., като я следва до края на подучастъка.

В подучастъка са проектирани следните пресичания с пътища и газопроводи: на км 99+827 се пресича Републикански път III – 112 с пътен подлез; на км 101+607 се пресича Републикански път III – 114 с пътен подлез; на км 102+724 се пресича изграденото трасе на газопрееносната инфраструктура на „Булгартрансгаз“ ЕАД; на км 103+980 се пресича общински асфалтов път с пътен подлез; на км 109+986 се пресича изграденото трасе на газопрееносната инфраструктура на „Булгартрансгаз“ ЕАД; предвиждат се два селскостопански надлеза и четири селскостопански подлеза.

В подучастъка, проектното трасе е изместено югозападно, като избягва криволичещото корито на река Лом и я пресича на км 100+750 с ж.п. мост $L=218$ м. 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.

Подучастък № 44 гара Воднянци, от км 110+975 до км 112+100 (дължина 1,125 км), с проектна скорост за подучастъка 160 км/ч. Тук е предвидена нова ж.п. гара Воднянци, разположена на около 2 км североизточно от с. Воднянци. Гарата е разположена в права и е с дължина 1002 м, като е в изкоп от 1 до 4 м.

В ж.п. гарата са проектирани три коловоза с полезна дължина минимум 750 м. На първи и трети коловоз са предвидени перони с дължини по 150 м. Новата ж.п. гара ще включва: два перона за първи и трети коловози с дължина по 150 м; пешеходен подлез (пасарелка); перонни покрития; универсална товаро-разтоварна площадка; сграда за персонала по поддръжката на железния път (при необходимост); автомобилен паркинг.

В подучастъка се предвиждат следните пътни връзки:

- ✓ Нова пътна връзка до гара Воднянци за осигуряване на достъп на МПС. Пътят ще бъде асфалтов с дължина 1800 м, като са предвидени обръщало и паркинг. Пътят ще бъде с габарит Г9, с две ленти за движение, всяка с ширина 3,00 м и банкет с ширина 1,50 м;
- ✓ В четната гърловина е предвидена помощна площадка за товаро-разтоварна дейност. От площадката до асфалтовия път, водещ до приемното здание, е проектиран полски път с една лента за движение с ширина 3,50 м и банкети с ширина 1,25 м;
- ✓ В близост до паркинга, от асфалтовия път е проектиран нов полски път в посока към нечетната гърловина, който пресича ж.п. линията на км 112+240 с нов селскостопански надлез. След надлеза полския път се връща към пероните на гарата, като преди тях се включва в съществуващ полски път, като така се осигурява връзка от двете страни на новата ж.п. гара.

В подучастъка проектното трасе следва следата от Решението по ОВОС.

Подучастък № 44 гара Воднянци е от км 110+975 до км 112+100, от който км 112+100 по технически проект следва подучастък № 50.

Подучастък № 50: междугарие Воднянци – Срацимир, от км 112+100 до км 127+925 (дължина 15,825 км), с проектна скорост за подучастъка 160 км/ч. След гара Воднянци проектното трасе продължава в северозападна посока. Следват три виадукта с дължина съответно 142,60 м, 216 м и 365 м. На км 117+759 започва лява хоризонтална крива, като след нея трасето продължава в западна посока.

На км 121+225 е предвидена нова ж.п. спирка Извор. Перонът на спирката е с дължина 150 м и височина от горен ръб глава релса на 0,55 м. На перона е предвиден навес за пътници с дължина от 13 м.

След спирка Извор следва дясна хоризонтална крива, като продължава в посока север-северозапад и тангира западно на с. Лагошеви. На км 122+939 трасето се пресича с изградената газопреносна инфраструктура на „Булгартрансгаз“ ЕАД. След село Лагошеви трасето преминава покрай защитена зона BG0000518 „Въртопски дол“ с виадукт с дължина 1126 м, като преди него е в траншея с изкоп от около 14 м. Траншеята е предвидена с цел намаляване дължината и височината на дългия виадукт.

След този виадукт, следва още един виадукт с дължина 216 м, след което проектното трасе напуска защитената зона. На км 126+730 започва дясна хоризонтална крива, след която започва нова ж.п. гара Срацимир.

Предвидени са пресичания с пътища: на км 114+460 се пресича общински асфалтов път, между с. Воднянци и с. Ярловци, с пътен надлез; на км 118+610 се пресича Републикански път III – 1102 с пътен надлез; на км 121+347 се пресича общински асфалтов път, между с. Извор и с. Лагошеви, с пътен надлез; предвидени са четири селскостопански надлеза и два прокара за животни.

В този подучастък проектното трасе пресича защитена зона BG0000518 „Въртопски дол“. Отклонението започва от км 116+000 по Вариант В, като остава североизточно, отдалечавайки се на максимум 445 м.

Посочено е, че основните причини за промяна на трасето, при която се пресича защитена зона BG0000518 „Въртопски дол“ са технически: 1. невъзможност за равномерно разположение на гари по трасето (приблизително еднакви междугарови разстояния) с цел осигуряване на капацитет на железопътната линия. Технически неприемливо е построяване на гара в района на км 126-127, т.к. се получава изкоп с дълбочина 30 м, което усложнява експлоатационните условия и най-вече безопасността; 2. Решението в план изисква построяването на стрелкови гърловини в крива, което е допустимо само по изключение, но от гледна точка безопасност движението на влаковете ще наложи значително ограничаване на експлоатационната скорост. Стрелки положени в криви, ограничават скоростите до 80 км/ч за безопасно преминаване на подвижния състав. Такова ограничение на новопостроена ж.п. линия е проблем от гледна точка на Оперативната съвместимост.

Подучастък № 51: Гара Срацимир, от км 127+925 до км 129+000 (дължина 1,075 км), с проектна скорост на участъка 160 км/ч. Новата ж.п. гара Срацимир е с три коловоза и е разположена на 900 м източно от съществуващата ж.п. гара Срацимир. Гарата е разположена в крива и е с дължина 1031 м. Гаровата площадка е в изкоп от 9 м. В тази гара са проектирани три коловоза с полезна дължина минимум 750 м. На първи и трети коловози са предвидени перони с дължини по 150. Новата ж.п. гара ще включва: два перона за първи и трети коловози с дължини по 150 м; пешеходен надлез (пасарелка); перонни покрития; нова сграда на гарата с багажно отделение; сграда за персонала по поддръжката на железния път (при необходимост); автомобилен паркинг.

В този подучастък са планирани следните пътни връзки:

- ✓ Нова пътна връзка за осигуряване достъпа на МПС до гара Срацимир. Новият път е асфалтов с дължина около 500 м, като са предвидени обръщало и паркинг. Новопроектираният път е тип Г9 с две ленти за движение, всяка от които е с ширина 3,00 м и банкет с ширина 1,50 м;
- ✓ Служебни пътища до четната и нечетната гърловини;

✓ На км 128+855 ж.п. линията се пресича с асфалтов път чрез пътен надлез.

Подучастък № 52: междугарие Срацимир – Видбол, от км 129+000 до км 141+700 (дължина 12,700 км), с проектна скорост за подучастъка 160 км/ч. След гара Срацимир проектното трасе ще продължи в североизточна посока, като чрез две хоризонтални криви ще се избегне пресичане на горски площи. На км 131+359 трасето ще се пресече с асфалтовия път за село Гайтанци с пътен подлез като ще мине на срещуположния склон. Трасето ще преминава на 270 м северно от селото. На км 132+931 ще започне лява хоризонтална крива, която отправя трасето в северна посока. На км 133+688 и на км 135+013 са предвидени два виадукта с дължини съответно 756 м и 792,60 м. След виадуктите следва тунел № 2 с дължина 2975 м. В края на тунел № 2 започва дясна хоризонтална крива и виадукт, разположен в нея, с дължина 347,50 м. На км 140+132 следва поредната хоризонтална крива, след която следва правата на новата гара Видбол. Преди гарата, на км 140+950, е предвиден виадукт с дължина 407 м. В този подучастък се предвиждат пресичания с пътища, както следва: на км 131+593 с общински асфалтов път за село Гайтанци с пътен подлез; на км 140+578 с Републикански път II-11 с пътен подлез; предвиден е един прокар за животни.

Подучастък № 48 гара Видбол, от км 141+700 до км 142+775 (дължина 1,075 км), с проектна скорост за подучастъка 160 км/ч. Съществуващата гара Видбол е разположена на км 170+050 по седма ж.п. линия, между гарите Срацимир и Видин. Посоката на километража е от Мездра към Видин. Гара Видбол обслужва гр. Дунавци, с. Синаговци, с. Жеглица и с. Търняне. Новата ж.п. гара Видбол ще бъде с три коловоза и е разположена на 500 м източно от гр. Дунавци. Гарата е разположена в права и е с дължина 1027 м. Гаровата площадка е в насип от 7 м. В ж.п. гарата са проектирани три коловоза с полезна дължина минимум 750 м. Новата ж.п. гара ще включва два перона за първи и трети коловози с дължини по 150 м, пешеходен подлез, навес и топла чакалня на 2-ри перон, нова сграда за приемно здание на гарата, автомобилен паркинг.

В подучастъка се предвиждат следните пътни връзки:

- ✓ нова пътна връзка за осигуряване достъпа на МПС до гара Видбол. Новият път е асфалтов с дължина около 400 м. Предвидено е обръщало и паркинг. Новопроектираният път е тип Г9 с две ленти за движение, с шиточина по 3,00 м и банкет с ширина 1,50 м.;
- ✓ проектирани са служебни пътища до четната и нечетната гърловини, с една лента за движение с ширина 3,50 м и банкети с ширина 1,50 м.;
- ✓ Предвижда се реконструкция на ведомствени пътища, обслужващи помпена станция Дунавци, в участъците, засегнати от настоящия проект.

- **Подучастък № 49: междугарие Видбол – Видин**, от км 142+775 до км 149+393 (дължина 6,618 км), с проектна скорост за подучастъка 160 км/ч. Новото трасе пресича главен път Е79, а след гара Видбол линията пресича р. Войнишка и р. Тополовец, преди съществуващата гара Видин за товарни влакове. В междугарие Видбол – Видин има три моста с дължина 148 м, 73 м и 123 м, както и един селскостопански подлез. От км 142+320 до км 144+400 трасето върви по насипи с височина до 9 м.

В изпълнение на изискванията на чл. 4а от Наредбата за ОВОС е извършена проверка относно допустимостта на ИП спрямо режимите, определени в действащия план за управление на речните басейни (ПУРБ) и план за управление на риска от наводнения (ПУРН) на Дунавски район.

Съгласно становище с изх. № ПУ-01-72-(1)/08.02.2021 г. на директора на Басейнова дирекция „Дунавски район“ (БДДР), копие от което прилагаме за съобразяване, реализирането на „Модернизация на железопътна линия Видин - София”: железопътен участък I: Видин – Медково“ няма да окаже значително въздействие върху водите и водните екосистеми и е допустимо спрямо целите за опазване на околната среда заложили в ПУРБ 2016-2021 г. и ПУРН 2016-2021 г., както и с

предвидените в плановите мерки за постигане на тези цели, при спазване на посочените мерки в т. 1.1.2. и нормативни изисквания становището.

Направено е заключение в становището за приложимостта на чл. 93, ал. 9, т. 3 от ЗООС, съгласно което чл. 93, ал. 9, т. 3 от ЗООС е неприложим за ИП „Модернизация на железопътна линия Видин - София”: железопътен участък I: Видин – Медковец“.

На основание чл. 93, ал. 9, т. 1 от ЗООС, по искане на възложителя, ИП в неговата цялост подлежи на процедура по задължителна ОВОС, без да се извършва преценяване за необходимостта от извършване на ОВОС. Компетентен орган за произнасяне с решение е министърът на околната среда и водите съгласно разпоредбите на чл. 94, ал. 1, т. 2 и 5 от ЗООС.

Във връзка с писмо изх. № ОВОС-20/22.04.2020 г. на МОСВ в отговор на внесено от Ваша страна уведомление за ИП „Модернизация на железопътен участък Мездра – Медковец“ препоръчваме разглеждане на ИП в неговата цялост, предвид разпоредбата на чл. 82, ал. 3 на ЗООС.

II. По отношение на изискванията на чл. 31 от Закона за биологичното разнообразие (ЗБР):

След направена проверка относно местоположението и обхвата на ИП се установи, че същото **не попада** в границите на защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии.

Част от предвидените в ИП дейности ще се извършват **в границите на защитени зони** (Натура 2000 места) по смисъла на Закона за биологичното разнообразие (ЗБР):

BG0000498 „Видбол“, BG0000518 „Въртопски дол“, BG0000503 „Река Лом“ за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна, включени в списъка от защитени зони, приет с Решение № 122/02.03.2007 г. на МС (обн., ДВ, бр. 21/2007 г.).

Част от дейностите са **в близост** (на около 500 м.) до границите на защитена зона **BG0000532 „Остров Близнаци“** за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна, обявена със Заповед № РД – 696/25.08.2020 г. на министъра на околната среда и водите (обн., ДВ, бр. 81/2020 г.).

ИП е предмет на задължителна ОВОС и в тази връзка попада и 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* (Наредбата за ОС, ДВ, бр. 73/2007 г., изм. и доп.), поради което за него следва да бъде извършена оценка за съвместимостта му с предмета и целите на опазване на защитени зони.

Съгласно изискванията на чл. 39, ал. 3 от *Наредбата за ОС* е извършена преценка за вероятната степен на отрицателно въздействие, при която се установи, че ИП за „Модернизация на железопътна линия Видин – София: железопътен участък I: Видин – Медковец“ **има вероятност** да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в описаните по-горе защитени зони.

В тази връзка следва да бъде изготвена оценка за степента на въздействие на ИП за „Модернизация на железопътна линия Видин – София: железопътен участък I: Видин – Медковец“ върху предмета и целите на защитени зони BG0000498 „Видбол“, BG0000518 „Въртопски дол“, BG0000503 „Река Лом“ и BG0000532 „Остров Близнаци“, която да бъде представена под формата на доклад за оценка степента на въздействие (ДОСВ), отделно приложение към ДОВОС, съгласно чл. 34, ал. 1 от *Наредбата за ОС*.

Степента на въздействието следва да се определи по критериите на чл. 22 от *Наредбата за ОС*. ДОСВ трябва да е структуриран, съгласно изискванията на чл. 23, ал. 2 от същата Наредба, като се обърне внимание на следното:

- Да се направи подробна анотация на дейностите по реализиране на ИП;

- Да се направи оценка на настоящото състояние на всяка от защитените зони и се представи количествен анализ на усвоените територии до момента чрез описание и оценка на всички реализирани или одобрени, планове, програми, проекти и инвестиционни предложения, които заедно с настоящото инвестиционно предложение могат да доведат до неблагоприятно кумулативно въздействие върху защитените зони;

- Да се оценят всички видове въздействия (евентуална загуба, увреждане, фрагментация и др.) върху природните местообитания и местообитанията на видовете, при реализацията (строителство и поддържане на сервитута) на инвестиционното предложение;

- Да се установят и анализират всички възможни преки и косвени въздействия върху видовете (унищожаване, обезпокояване на индивидите, изменения на видовия състав, структурата, плътността и числеността на популациите им), промени в средообразуващите фактори, определящи функционирането на техните местообитания;

- Да се определи степента на идентифицираните въздействия върху засегнатите местообитания и видове и да се оценят възможните промени в динамиката на взаимовръзките, определящи структурата и/или функцията на зоните;

- Да се оцени всяко въздействие върху целостта на всяка от защитените зони с оглед запазване на тяхната структура, функции и природозащитни цели, както и върху забавяне/ възпрепятстване на постигането на целите на зоните;

- Да се предвидят мерки за предотвратяване, намаляване и възможно най-пълно отстраняване на неблагоприятни въздействия от осъществяване на инвестиционното предложение върху защитените зони, които да са отнесени към засегнатите видове и/или местообитания.

- При определянето на степента на въздействие на ИП да бъдат използвани количествени оценки за очакваните загуби или влошаване на състоянието на местообитанията (площ) и видовете (численост и плътност на популациите), предмет на опазване в защитените зони. Тези оценки трябва да бъдат разгледани в контекста на представеността на местообитанията/видовете в дадените защитени зони и в мрежата от защитени зони като цяло.

- Да се предложат и оценят „алтернативни решения“ по смисъла на § 3, т. 7 от Допълнителните разпоредби на *Наредбата за ОС*.

- Да се представи подробна информация относно използваните източници и методи на изследване и оценка, особено собствени полеви проучвания (интензивност, период, времетраене, резултати);

- Да се приложи актуален картен материал на хартиен и магнитен носител с конкретните предвиждания на ИП спрямо защитените зони и техните елементи по смисъла на §3, т. 1 от Допълнителните разпоредби на *Наредбата за ОС*, в отделни цифрови модели (shp-файл в координатна система WGS84, проекция UTM35N). Ясно и точно да са обозначени всички елементи на ИП.

Оценката за степента на въздействие следва да бъде възложена на експерти, отговарящи на изискванията на чл. 9, ал. 1 от Наредбата за ОС, с компетентност в зависимост от целите и предмета на опазване в защитените зони.

Предвид разпоредбата на чл. 39, ал. 6, т. 4 от Наредбата за ОС, подробна информация и публичен достъп до данните за защитените зони, процедурите за оценка на съвместимост и свързани с тях документи са налични на интернет страницата на МОСВ - ПРИРОДА/Натура 2000/Натура 2000 в България/Информационна система за защитените зони от екологична мрежа Натура 2000 <http://natura2000.moew.government.bg>, където може да намерите данни и за видовете и местообитанията, предмет на опазване в зоните, и която следва да използвате при изготвянето на ДОСВ.

Предвид изискванията на чл. 24, ал. 1 от Наредбата за ОС и чл. 12, ал. 2, т. 5 от Наредбата за ОВОС следва да внесете в МОСВ изготвения доклад за оценка на степента на въздействие в един екземпляр на хартиен и два на електронен носител.

III. Следващите действия, които трябва да предприемете за провеждане на процедурата по ОВОС, са:

1. Да възложите изготвяне на задание за обхват и съдържание на ОВОС за ИП в неговата цялост и всички свързани с изграждането и експлоатацията му обекти и/или дейности, отчитайки кумулативното въздействие при осъществяването му, което да бъде съобразено с изискванията на чл. 10, ал. 3 от *Наредбата за ОВОС* и информацията, получена при консултациите по чл. 9 от същата Наредба.

2. Да проведете задължително консултации по заданието с МОСВ, като препоръчваме да проведете консултации и с РИОСВ – Враца, РИОСВ – Монтана, БД ДР и с други специализирани ведомства и засегнатата общественост. Във връзка с чл. 10, ал. 7 от *Наредбата за ОВОС* трябва да проведете консултации и с Министерство на здравеопазването относно съдържанието и обхвата на оценката на здравно-хигиенните аспекти на околната среда и риска за човешкото здраве.

3. Да възложите изготвяне на доклад за ОВОС на колектив от експерти, с ръководител, които притежават образователно-квалификационна степен „магистър” и удовлетворяват изискванията на чл. 83 на ЗООС. Изготвянето на доклада за ОВОС трябва да е в съответствие със заданието, в което е отразена информацията от всички проведени консултации и изискванията на чл. 96, ал. 1 от ЗООС.

4. Да внесете в МОСВ изготвения доклад за ОВОС и приложенията към него за оценка на качеството, предвид разпоредбата на чл. 13, ал. 1 от *Наредбата за ОВОС*. В тази връзка е необходимо да подадете искане за издаване на решение по ОВОС по образец, съгласно приложение № 8 на *Наредбата за ОВОС*. При внасянето на документацията следва да се заплати такса в размер на 1200 лв. на основание чл. 1, ал. 5, т. 2, б. „а“ от *Тарифата за таксите, които се събират в системата на МОСВ*. Заплащането на таксата следва да извършите по банков път по сметка:

IBAN BG35 BNBG 9661 3000 1387 01

BIC BNBGBGSD

Приложение:

1. Копие на становище на БД ДР с изх. № ПУ-01-72-(1)/08.02.2021 г.

ЕМИЛ ДИМИТРОВ

Министър на околната среда и водите

