



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

РЕШЕНИЕ № 1 - ПР/2018 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. 5 и ал. 5 от Закона за опазване на околната среда, 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), във връзка с §10 от Преходни и Заключителни разпоредби към Постановление № 336 от 29 декември 2017 г. за изменение и допълнение на нормативни актове на Министерския съвет от Наредбата за ОВОС, чл. 31, ал. 4 и ал. 6 от Закона за биологичното разнообразие, чл. 40, ал. 4 във връзка с ал. 3 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 въз основа на представена от възложителя писмена документация по Приложение № 2 към чл. 6 от Наредбата за ОВОС, както и получени становища от Министерство на здравеопазването, Басейнова дирекция „Дунавски район“ и Басейнова дирекция „Черноморски район“,

РЕШИХ

да не се извършва оценка на въздействието върху околната среда за инвестиционно предложение за „*Възстановяване на проектните параметри на железопътната линия Русе – Варна*“, 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. „Княгиня Мария Луиза“ № 110

Кратко описание на инвестиционното предложение:

Инвестиционното предложение (ИП) представлява рехабилитация на съществуващата железопътна инфраструктура с обществено предназначение за превоз на пътници и товари. Железопътната линия Русе-Варна е електрифицирана, с дължина около 227 км и осъществява транспортната комуникация между европейските транспортни коридори № VII и № VIII (при ж.п. гара Синдел).

С възстановяване на проектните параметри на железопътна линия Русе – Варна се цели подобряване на техническите параметри на железния път, което ще осигури възможност за развитие на по-голяма и постоянна скорост на движение от 70 до 130 км/ч в различните участъци, като средната скорост на движение понастоящем е 66,5 км/ч за пътнически влакове



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

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



и 62 км/ч за товарни влакове. Рехабилитацията включва и ремонт на 37 обекта (ж.п. мостове и надлези), като според конкретното състояние се предвиждат различни строително – монтажни работи.

ИП не предвижда изместване на линията и строително-ремонтните дейности ще се извършват изцяло в сервитута на съществуващата линия.

Предложението включва предварителни работи (извършване на ремонт на съоръженията и заздравяване на земното платно), подготвителни работи, основни пътни работи и заключителни работи.

Предвиждат се дейности по части „Електрификация“ (контактна мрежа, ел.снабдяване, тягови подстанции), „Железен път“ (железопътни гари и междугария на единична ж.п. линия Русе – Каспичан и на двойна ж.п. линия Каспичан – Варна) и „Железопътни съоръжения“, както следва:

По отношение на „Железен път“

А. Единична железопътна линия Русе – Каспичан

- ***Железопътни гари*** – включени са всички 12 гари, без гара Каспичан. Предвижда се подновяване на горното строене на главния коловоз и два приемно-отправни коловоза и прилежащите им стрелки за всяка гара. Под тези коловози се изгражда защитен пласт, като отводняването е с дренажи и канавки. Засегнатите от преустройството перони се възстановяват като нови. При гарите Русе – пътническа, Русе – разпределителна, Ветово, Сеново, Разград, Висока поляна и Плиска рехабилитацията е свързана с подмяна на стрелки, без промяна на съществуващата схема на стрелковите гърловини. При гарите Образцов чифлик, Ястребово и Просторно се планират предпазни глухи коловози, а в гарите Самуил и Хитрино е заложено цялостно изместване на стрелковите гърловини с цел подобряване на техническите параметри.

- ***Междугария:*** Ястребово – Ветово, Ветово – Сеново, Сеново – Просторно и Висока поляна – Хитрино – поради изчерпване на проектния запас на железния път се предвижда отнемане на стария баласт, полагане на защитен пласт и подмяна на съществуващия релсов път с по-тежък тип. Отводняването е предложено с облицовани канавки. Ремонтират се прелезите и на всички републикански пътища се предвижда монтаж на еластична прелезна настилка, а на селскостопанските пътища – дървена обшивка. За участъците, които са с по-малко неизправности се предвижда среден ремонт, включващ пресяване и добаластирание на железния път с пълна подмяна на релсотраверсовата скара, почистване и ремонт на скари.

Б. Двойна железопътна линия Каспичан – Варна

- ***Железопътни гари*** – предложението включва 9 гари от Каспичан до Варна, без гара Синдел, която е в обхвата на „Прединвестиционно проучване за удвояване и електрификация на ж.п. линията Карнобат-Синдел“. Предвижда се подновяване на горното строене на два главни коловоза и още два приемно-отправни коловоза заедно с прилежащите им стрелки за всяка гара. Под коловозите се изгражда и защитен пласт. Отводняването е планирано с дренажи и канавки. Засегнатите перони се възстановяват като нови. При гарите Провадия, Разделна, Повеляново, Езерово и Тополите не се променя схемата на стрелковите гърловини. За гара Белослав се предвижда замяна на съществуващ бретел с две есови стрелкови връзки, а в гара Варна – удължаване на 1-ви и 2-ри коловози и изместване на съществуващи есови връзки. В гара Каспичан реконструкцията обхваща и двете гърловини, като се оптимизират стрелковите маршрути според реалната технология на маневрената дейност в гарата.

По „Железопътни съоръжения“:

- ***Малки съоръжения*** – за всяко от съоръженията, според състоянието им, се предвижда почистване на вток и отток, подмазване на фуги, надграждане на стени и крила, удължаване, разваляне и изграждане на ново съоръжение с по-голям диаметър.

- ***Големи съоръжения*** – рехабилитацията включва ремонт на 37 железопътни мостове и надлези – подмяна на изолацията и фугите, възстановяване на бетоново покритие и saniране на повърхности, усиляне на гардбаластови стени, удължаване на крила, ремонт на водоотводните съоръжения, надстройване на парапети.

По част „Електрификация“:

- Контактна мрежа – предвиждат се различни дейности за обновяване на контактната мрежа по трасето, като подмяна на носещи въжета, надлъжни и напречни електрически съединители, порцеланови изолатори; подмяна на всички бронзови и сплавни клеми, управление и сигнализация с подготовка за включване в системата СКАДА, подмяна на стълбове, засегнати от преустройството на железния път и с видими деформационни отклонения; корозионна защита на всички метални съоръжения; подмяна на предпазни щитове, ремонт на заземления и номерация на стълбовете и предпазни табели.

- ел. снабдяване – планира се подмяна на маслени кабели в трансформаторните постове, съществуващи осветителни тела на откритите гарови площи и перони с енергоспестяващи и автоматизиране на осветлението и други работи.

- тягови подстанции (ТП) – предвижда се цялостна подмяна на комутационните съоръжения, подмяна на релейно-аналоговите защиты с цифрови и модернизация на оборудването във всички 5 ТП в участъка: ТП Червена вода, ТП Разград, ТП Хитрино, ТП Провадия и ТП Варна; подмяна на разединители и прекъсвачи в секционни постове; подмяна на силовите тягови трансформатори и др.

ИП не предвижда фази на закриване, възстановяване и последващо използване на железопътната инфраструктура и съпътстващите и съоръжения.

Настоящото предложение представлява изменение по смисъла на чл. 93, ал. 1, т. 3 от ЗООС, което може да доведе до значително отрицателно въздействие върху околната среда, предвид голямата дължина на железопътната линия, за която ще се извърши подновяване и значителният брой съоръжения за реконструкция, поради което подлежи на преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС.

Териториите, предмет на ИП са извън границите на защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии, но попадат отчасти в границите на защитени зони (Натура 2000 места) по смисъла на Закона за биологичното разнообразие – BG0000104 „Провадийско – Роякско плато“ за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна, включена в списъка на защитените зони, приет с Решение на Министерския съвет (МС) № 661/16.10.2007 г. (обн., ДВ, бр. 85/2007 г.), BG0000138 „Каменица“ и BG0000608 „Ломовете“ за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна, включена в списъка на защитените зони, приет с Решение на МС № 122/02.03.2007 г. (обн., ДВ, бр. 21/2007 г.), BG0002038 „Провадийско - Роякско плато“ за опазване на дивите птици, обявена със Заповед № РД – 134/10.02.2012 г. на министъра на околната среда и водите (обн., ДВ, бр. 26/2012 г.), изм. със Заповед № РД – 73/28.01.2013 г. на МОСВ (обн., ДВ, бр. 10/2013 г.) и BG0002025 „Ломовете“ за опазване на дивите птици, обявена със Заповед № РД – 562/05.09.2008 г. на МОСВ (обн., ДВ, бр. 84/2008 г.), изм. със Заповед № РД – 382/19.04.2013 г. на МОСВ (обн., ДВ, бр. 50/2013 г.).

Извършената проверка за допустимост по смисъла на чл. 12, ал. 2 от Наредбата за ОС на ИП „Възстановяване на проектните параметри на железопътна линия Русе – Варна“ установи, че реализирането му е допустимо спрямо режимите на защитени зони BG0002038 „Провадийско - Роякско плато“ и BG0002025 „Ломовете“, определени със заповедите за обявяването им.

ИП попада и под разпоредбата 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)*, поради което подлежи на **оценка за съвместимостта му** с предмета и целите на опазване на защитени зони.

След преглед на представената документация и на основание чл. 40, ал. 3 от Наредбата за ОС, въз основа на критериите по чл. 16 от нея, преценката за вероятната степен на отрицателно въздействие е, че ИП **няма вероятност** да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в гореописаните защитени зони.

МОТИВИ:

1. Характеристики на инвестиционното предложение: размер, засегната площ, параметри, мащабност, обем, взаимовръзка и кумулиране с други съществуващи и/или одобрени инвестиционни предложения; ползване на природни ресурси, земните недра, почвите, водите и биологичното разнообразие; генериране на отпадъци, замърсяване и вредно въздействие; риск от големи аварии и/или бедствия; рискове за човешкото здраве:

1. С ИП се цели подобряване на техническите параметри на железопътната линия, с което ще се даде възможност за развитие на по-голяма постоянна скорост на движение на влаковете от 70 до 130 км/ч съобразно терена. Ще се създадат по-добри условия за регионалния и национален железопътен транспорт, чрез съкращаване на времето за пътуване и превоз на товари, както и ще се повиши безопасността на движение на влаковете.

2. При реализацията на предложението не се напуска сервитута на съществуващата железопътна линия и не се засяга начина на земеползване на съседни имоти. Имотите, в които ще се реализира инвестиционното предложение са собственост на възложителя, като не се засягат допълнителни площи.

3. В железопътния участък Русе – Каспичан, ИП е във взаимовръзка с предложението за „Внедряване на системи за сигнализация (ETCS) по железопътен участък Русе - Каспичан“ предвидено по Приоритетна ос 4 „Иновации в управлението и услугите - внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г., като кумулиране е възможно само в сервитута на трасето при предпоставката, че съвпадат времевите периоди за изпълнение на дейностите.

4. Основните природни ресурси, суровини и материали, които ще се използват при рехабилитацията са: земни и скални маси, инертни материали, трошен камък, дренаращ материал, пясък, дървен материал, вода, както и обработени метални суровини, железобетонни изделия, стоманени конструкции, дизелово гориво и електроенергия. За изпълнението на обратните засипки ще се ползват земни маси, генерирани при оформянето на земното легло по трасето и възстановяване на дренажните системи.

5. При експлоатацията на инфраструктурата и съоръженията ще се използва електроенергия за движение на подвижния състав, за направление на железопътната линия, гаровите възли, контролно-измервателните прибори, сигнализация и другите елементи, свързани с надеждността и безопасността на технологичните процеси. Тяговата електроенергия се осигурява от подстанции 110/27,5 kV, запазвани от републиканската електропреносна мрежа.

6. Реализацията на ИП не засяга качеството и регенеративните способности на природните ресурси, тъй като не се излиза от съществуващото трасе на ж.п. линия.

7. При извършване на строителството ще бъдат генерирани известни количества отпадъци: смесени отпадъци от строителство, смесени битови отпадъци. Не се очаква да се генерират опасни отпадъци (моторни смазочни масла, хидравлични масла, акумулаторни батерии, и др.), тъй като сервизното поддържане на механизацията ще се извършва на специализирани места извън сервитута на линията.

8. За рехабилитацията на железопътната линия не се предвижда водовземане от повърхностни или подземни води. Необходимите водни количества ще се осигуряват чрез общественото водоснабдяване.

9. Дейностите по рехабилитацията на линията, ще се извършват при ползване на съществуващата линия и на прилежащите пътища от републиканската и общинска пътна мрежа за транспорт на пътници и товари. Не се налага промяна на съществуващата пътна инфраструктура или изграждането на временни пътища. Реализацията на ИП не изисква допълнителни площи за временни дейности по време на строителството.

10. Временните площадки и лагери за работниците ще бъдат разположени в границите на съществуващите сервитутни зони и на територията на съществуващи железопътни гари, където има достатъчно площи и изградени мощности.

11. При експлоатацията на ИП не се очаква допълнителна опасност от замърсяване и предизвикване на дискомфорт на околната среда, спрямо съществуващото състояние към момента. По време на строителството е възможно допълнително създаване на дискомфорт от работата на строителната техника на място и при доставка на необходимите материали, което ще бъде с временен характер.

12. При спазване на нормативните изисквания за експлоатация на железопътната инфраструктура не следва да се очаква риск от инциденти. Такъв е възможен при възникване на непредвидими аварийни ситуации.

II. Местоположение на инвестиционното предложение: съществуващо и одобрено земеползване, относителното изобилие, достъпност, качеството и възстановителна способност на природните богатства; абсорбиционен капацитет на природната среда; крайбрежни зони и морска околна среда; планински и горски райони; защитени със закон територии; засегнати елементи от Националната екологична мрежа; територии, свързани с инвестиционното предложение, в които нормите за качество на околната среда са нарушени или се смята, че съществува такава вероятност; гъстонаселени райони; ландшафт и обекти с историческа, културна или археологическа стойност; територии и/или зони и обекти със специфичен санитарен статут или подлежащи на здравна защита:

1. Местоположението на ИП е в границите на трасето на съществуващата железопътна линия, като населените места по области, през които минава трасето, са: *област Русе – Община Русе*, (землищата на селата: Николово, Червена вода, Ястребово, Бъзън и Семерджиево) и *Община Ветово* (землищата на град Ветово и на селата: Писанец, Кривня и Сеново); *област Разград Община Разград*, (землищата на селата: Топчии, Киченица, Гецово, Недоклан, Ясеновец и Мортагоново) и *Община Самуил* (землищата на селата: Желязковец, Самуил, Богомилци и Хума); *Община Хитрино*, обл. Шумен (землищата на селата: Висока поляна, Байково, Черна, Добри Войниково, Тимарево, Хитрино, Сливак, Върбак и Каменяк), *Община Венец* (землището на с. Боян), *Община Шумен* (землищата на селата Велино и Коньовец) и *Община Кастичан* (землищата на градовете Каспичан и Плиска, и село Златна нива); *област Варна – Община Ветрино*, в землището на село Невша, *Община Провадия* (землищата на гр. Провадия и на селата: Равна, Венчан, Златина, Кривня и Житница), *Община Аврен* (землищата на селата: Царевци, Синдел, Гръстиково), *Община Белослав* (землищата на гр. Белослав и на селата: Разделна, Страшимирово и Езерово), *Община Девня* в землището на гр. Девня и *Община Варна* в землищата на гр. Варна и село Тополи.

2. Реализацията на ИП ще се осъществи по съществуващата железопътна линия без да се излиза от нейния сервитут. Не се засягат природни местообитания и местообитания на видове, предмет на опазване в защитените зони, поради което няма да има пряко или косвено унищожаване или увреждане на природни местообитания и местообитания на видове.

3. Няма вероятност реализацията на инвестиционното предложение да доведе до намаляване числеността на птиците, предмет на опазване в защитени зони BG0002038 „Провадийско - Роякско плато“ и BG0002025 „Ломовете“ поради прогонване и безпокойство, предвид обстоятелството, че шумът и вибрациите по време на строителството и експлоатацията на обекта ще са краткотрайни и ограничени в обхвата на трасето на съществуващата железопътна линия.

4. Реализацията и експлоатацията на ИП не са свързани с генериране на емисии и отпадъци във вид и количества, които да окажат значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитени зони.

5. Няма вероятност реализацията на конкретното ИП да доведе до натрупване на кумулативни въздействия с отрицателен ефект върху защитените зони и техния предмет на опазване.

6. Като териториален обхват предложението е извън границите на крайбрежни зони и морска околна среда.

7. Трасето на линията, преминава през леко хълмист и равнинен терен. Развива се изцяло по следата на съществуващата линия, като преминава предимно през земеделски земи и в малък участък през горска територия. Не преминава през планински райони. При реализиране на ИП не се усвояват нови територии и няма да се засегнат нови участъци от земеделските територии и от горски масив.

8. Реализацията на ИП не засяга качеството и регенеративните способности на природните ресурси в района, като също няма да настъпят промени в земеползването.

9. Съгласно становище на Басейнова дирекция „Дунавски район“ (БД ДР) с вх. № ОВОС-76/12.12.2017 г. на МОСВ, по смисъла на чл. 4а от *Наредбата за ОВОС*, ИП е **допустимо** спрямо мерките за постигане добро състояние на водите определени в Плана за управление на речните басейни (ПУРБ) 2016 – 2021 г. на Дунавски район. Също е допустимо спрямо мерките за намаляване на риска от наводнения и неблагоприятните последици, определени в Плана за управление на риска от наводнение (ПУРН) 2016 – 2021 г. в ДР, при спазване на разпоредбите на *Закона за водите* (ЗВ) и условията, постановени с настоящото решение. Мотивираната оценка на значителното въздействие върху водите и водните екосистеми е, че реализирането на ИП няма да окаже значително отрицателно въздействие върху водите и водните екосистеми при спазване на относимите мерки в ПУРБ и ПУРН на ДР 2016 – 2021 г. и съответните нормативни изисквания, тъй като:

9.1. Елементи от ИП попадат в зони за защита на водите по чл. 119а, ал. 1, т. 3 от ЗВ чувствителни зони с кодове BGCSARI03 и BGCSARI10, и уязвима зона „Северна зона“ и не попадат в райони със значителен потенциален риск от наводнения.

9.2. ИП не предвижда водовземане от подземни води;

9.3. Дейностите при реализиране и експлоатация на ИП, не са в нарушение на предвидени забрани и ограничения, заложи в ПУРБ на ДР 2016 – 2021 г.

10. Съгласно становище на БД „Черноморски район“ (БД ЧР) с вх. № ОВОС-76/11.12.2017 г. на МОСВ, ИП е допустимо спрямо ПУРБ и ПУРН 2016 – 2021 г. на ЧР, като се посочва, че:

10.1. Част от железопътното трасе попада в определени райони със значителен потенциален риск от наводнения (РЗПРН) с код BG2_APSFR_PR_07, BG2_APSFR_PR_04, BG2_APSFR_PR_05, BG2_APSFR_PR_01 и BG2_APSFR_BS_04 и се залива при моделираните сценарии;

10.2. В Програмата от мерки на ПУРН не са заложи конкретни мерки, касаещи ИП;

10.3. Проектното трасе попада в следните санитарно охранителни зони (СОЗ):

- Пояси II и III на СОЗ на „Вн-35х“ Кранево, учреден със Заповед на МОСВ № РД-255/22.04.2008 г.; „Р-179х“ - с. Осеново, учредена със Заповед на МОСВ № РД-206/08.03.2012 г. и на „Тх-15“, учредена със Заповед на МОСВ РД-662/22.08.2012г.

- пояси II и III на СОЗ на ДС-2 „Царев брод“ с. Царев брод – Шумен, учредена със Заповед № 2/03.01.2012 на БДЧР;

- пояси II и III на СОЗ на ДС „Плиска“, учредена със Заповед № 51/30.05.2012 г. на БДЧР;

- пояс III на СОЗ на ДС „Каспичан“, учредена със Заповед № 54/15.06.2012 г. на БДЧР;

- пояс III на СОЗ на „ТК-15 Рока България“, учредена със Заповед № 2/15.01.2004 г. на БДЧР;

- пояси II и III на СОЗ на „Р-176х“, учредена със Заповед № 5/11.05.2004 г. на БДЧР;

- пояси III на СОЗ на „С-43 Ерека“, учредена със Заповед на МОСВ № РД - 707/24.09.2007г.

- пояс II и III на СОЗ на „148х Девня“, „154х Девня“ и „156х Девня“, учредена със Заповед № 14/28.03.2007г. на БДЧР;

- проектни зони на СОЗ на дренаж „Хитрино“.

10.4. Реализирането на ИП няма да окаже значително въздействие върху водите и водните екосистеми, при спазване на условията, постановени с настоящото решение.

11. Предложението няма да предизвика съществени изменения в структурата и функционирането на ландшафта, които да предизвикат нарушения на екологичното равновесие в района. Ландшафтът в района се определя като устойчив, тъй като запазва своята структура и свойства в условията на антропогенни въздействия.

III. Тип и характеристика на потенциалното въздействие върху околната среда: степен и пространствен обхват на въздействието, естество на въздействието, трансграничен характер на въздействието, интензивност и комплексност на въздействието същност, големина, вероятност за въздействие, очаквано настъпване, продължителност, честота и обратимост на въздействието; комбиниране с въздействията на други съществуващи и/или одобрени инвестиционни предложения; възможност за ефективно намаляване на въздействията:

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 дейностите по рехабилитация на линията. При експлоатацията не се прогнозира отделяне на емисии от замърсители в атмосферния въздух, поради цялостното електрифициране на железопътната линия. Може да се очаква единствено реемисия на прахови частици от земната повърхност в челото на локомотива и след последния вагон на влаковата композиция, като въздействието ще бъде временно и локално в района на линията.

3. ИП не е свързано с използване на водни количества и респективно с формиране на потоци отпадъчни води. Не се очаква негативно въздействие върху подземните водни тела при рехабилитация на линията. Възможно е ограничено въздействие върху повърхностните водни тела, при изграждане на мостовите съоръжения, което ще бъде временно и краткотрайно по характер, и обратимо. При експлоатацията не се очаква негативно въздействие върху повърхностните и подземни водни тела.

4. Осъществяването на ИП няма да доведе до промяна на земеползването. Няма да се промени и почвеното плодородие на съседните терени. По време на експлоатацията въздействието върху земите и почвите е оценено като незначително, непряко, без кумулативно действие, с локално въздействие в полосата на железопътното трасе.

5. В района на ИП не са установени уникални или естествени ландшафти с консервационно значение.

6. По време на експлоатацията на железопътната линия не се очаква разпространение на вибрации в околната среда.

7. За опазване целостта на археологическите обекти се предвижда провеждане на археологическо проучване, свързано с издирване на археологически обекти и при установено наличие на такива в строителните граници на трасето, следва да бъдат извършени пълни спасителни археологически разкопки.

8. Общо всички предполагаеми и очаквани негативни въздействия имат обективен и допустим характер. Те са временни и териториално ограничени, нямат кумулативен ефект и подлежат на поддържане и възстановяване.

9. Съгласно становище на Министерство на здравеопазването (с вх. № ОВОС-76/04.05.2018 г.) по чл. 7, ал. 2, т. 2 от *Наредбата за ОВОС*, във връзка с определяне на необходимостта от извършване на ОВОС, е мотивирано, че:

- Като цяло не се очаква съществено въздействие върху компонентите на околната среда в/извън сервитута на линията по време на строителството. По време на експлоатацията

няма да има въздействие върху факторите на жизнената среда, съществено различаващо се от това в настоящия момент;

- По отношение на очакваното въздействие върху акустичната обстановка в района е предвидено изготвянето на оценка на шумовото натоварване в територията и изготвяне на конкретни технически проекти за разполагане на шумозащитни съоръжения с цел недопускане във фазата на експлоатация на железопътната линия, превишавания на еквивалентните шумови нива над допустимите норми;

- В близост до трасето не са на лице съществуващи главни пътища от републиканската пътна мрежа с голяма интензивност на трафика, от които да се очаква комбиниране на въздействия с тези от железопътната линия. На места до линията се доближават пътища предимно от третокласната и четвъртокласната пътна мрежа, по които транспортният автомобилен поток, като източник на шум, е доста по-малък от железопътния. В случая определящ е шумът от железопътния транспорт и не се очаква кумулативно въздействие по отношение на фактор „шум“;

- Във връзка с горепосоченото, МЗ счита, че няма необходимост от извършване на ОВОС за ИП, при изпълнение на условията за фазата на проектиране от настоящия административен акт.

10. Като местоположение и характер на дейността, ИП не предполага трансгранично въздействие в резултат от неговата реализация.

IV. Обществен интерес към инвестиционното предложение:

1. Съгласно изискванията на чл. 4, ал. 2 от Наредбата за ОВОС, възложителят е уведомил за ИП кметовете на съответните общини и кметства с писмо изх. № ЖИ 40332/14.11.2017 г., а засегнатото население чрез публикуване на обява във вестниците „Монитор“ и „Телеграф“ от 13.11.2017 г.

2. В изпълнение на чл. 6, ал. 9 от *Наредбата за ОВОС* е осигурен обществен достъп до информацията по приложение № 2 от Наредбата, както следва:

- от възложителя, чрез поставяне на съобщението на неговата интернет страница;
- от *община Русе*, кметства с. Николово, с. Червена вода, с. Ястребово, с. Бъзън и с. Семерджиево; *община Ветово*, кметства с. Писанец, с. Кривня и гр. Сеново; *община Разград*, кметства с. Топчий, с. Киченица, с. Гецово, с. Недоклан, с. Ясеновец и с. Мортаганово; *община Самуил*, кметство с. Желязковец, кметство с. Богомилци и с. Хума; *община Хитрино*, кметства с. Висока поляна, с. Байково, с. Черна, с. Добри Войниково, с. Тимарево, с. Сливак, с. Върбак и с. Каменяк; *община Венец*, кметство с. Боян; *община Шумен*, кметства с. Велино и с. Коньовец; *община Кастичан*, кметства с. Каспичан, гр. Плиска, с. Златна нива, с. Косово и с. Могила; *община Ветрино*, кметство с. Невша; *община Провадия*, кметства с. Равна, с. Венчан, с. Златина, с. Кривня, с. Житница, *община Аврен*, кметство с. Царевци, Синдел, Тръстиково; *община Белослав*, кметства с. Разделна, с. Страшимирово и с. Езерово; *община Девня*; *община Варна*, кметство с. Тополи – чрез информационното табло и/или интернет страницата.

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

ПРИ ИЗПЪЛНЕНИЕ НА СЛЕДНИТЕ УСЛОВИЯ:

1. Да се спазват ограниченията и забраните за извършване на дейности, които могат да доведат до пряко и непряко отвеждане на опасни и вредни вещества в подземните води, регламентирани в *Наредба № 3/2000 г. за условията и реда за проучване, проектиране, утвърждаване и експлоатация на СОЗ около водоизточниците и съоръженията за питейно-битово водоснабдяване и около водоизточниците на минерални води, използване за лечебни, профилактични, питейни и хигиенни нужди* и Заповедите за учредяване на СОЗ.

2. При пресичане на водни обекти предложението подлежи на разрешителен режим съгласно чл. 46, ал. 1, т. 1, буква „б“ от *Закона за водите*, за което да се предприемат съответните действия.

3. Да не се допускат дейности, с които да се нарушава естественото състояние и проводимостта на речните легла, бреговете на реките и крайбрежните заливаеми ивици.

4. Да не се допуска замърсяване на водите и влошаване на състоянието на водните тела.

5. За участъците, попадащи в райони със значителен потенциален риск от наводнение, да се предприемат мерки за защита от вредното въздействие на водите.

6. Да бъдат изготвени акустични проекти още във фазата на проектиране и шумозащитните съоръжения да се изпълнят в рамките на извършваната рехабилитация на железопътното трасе.

7. Във фазата на проектиране да се предвиди заустването на дъждовните води от отводняването на железопътната линия да не се ситуира в близост до водоизточници за питейно-битови цели и в санитарно-охранителни зони на такива водоизточници.

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

Настоящото решение за „Възстановяване на проектите параметри на железопътна линия Русе – Варна“, не отменя задълженията на възложителя за изпълнение на изискванията на Закона за опазване на околната среда и други специални закони и подзаконовни нормативни актове и не може да служи като основание за отпадане на отговорността съгласно действащата нормативна уредба.

На основание чл. 93, ал. 7 от ЗООС при промяна на ИП, на възложителя или на някои от обстоятелствата, при които е издадено настоящето решение, възложителят/новият възложител трябва своевременно да уведоми МОСВ.

Съгласно разпоредбата на чл. 93, ал. 8 от ЗООС, решението губи правно действие, ако в срок 5 години от датата на издаването му не е започнало осъществяването на ИП.

На основание чл. 22, ал. 3 от Наредбата за условията и реда за извършване на ОВОС, възлагам на директора на РИОСВ – Русе, РИОСВ – Шумен, РИОСВ – Варна, БД „Дунавски район“ и БД „Черноморски район“ контрола по изпълнение на поставените условия в настоящото решение.

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

МИНИСТЪР:

Дата: 04.06.2018г.

НЕНО ДИМОВ