



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

РЕШЕНИЕ № .....4 - ПР/2019 г.

**за препеняване на необходимостта от извършване на оценка на въздействието върху  
околната среда**

На основание чл. 93, ал. 1, т. 1 и 2; ал. 2, т. 4; ал. 6, във връзка с § 35 от Преходни и Заключителни разпоредби към Закона за изменение и допълнение от Закона за опазване на околната среда (ЗООС, обн. ДВ, бр. 98 от 2018 г.), 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, 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, допълнителна информация, както и получени становища от Басейнова дирекция „Източнобеломорски район“ и Министерство на здравеопазването,

**РЕШИХ**

**да не се извършва** оценка на въздействието върху околната среда за инвестиционно предложение за „Доизграждане на Интерmodalен терминал в южен централен район на планиране в България – Пловдив“, което **няма вероятност** да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитени зони.

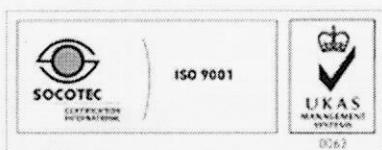
**възложител:** Терминали ЕАД, гр. Пловдив

**седалище:** 4003 гр. Пловдив, район Северен, ул. „Рогошко шосе“ № 36

**Кратко описание на инвестиционното предложение:**

ИП се отнася за реализиране на дейности по доизграждане на въведение в редовна експлоатация интерmodalен терминал (ИМТ) в южен централен район на планиране в България – Пловдив. Осъществен е с цел осигуряване на възможност за ефективно транспортиране на големи обеми товари и предлагане на прехвърляне на интерmodalни транспортни единици (контейнери за транспорт на товари, сменяеми каросерии, полуремаркета или ремаркета) без да се претоварват самите стоки при преминаването между ж.п. транспорт и автомобилен шосеен транспорт.

Предвижда се увеличаване на капацитета на ИМТ – Пловдив чрез изпълнение на три нови товаро-разтоварни коловози – 1Г, 3Г и 4Г и разширяване на товаро-разтоварната площадка в посока север. С новите коловози се цели по единия от двата северни коловоза (3Г



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

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



или 4Г) да се композира/приеме състав от 17 вагона, за които ще се осигури полезна дължина от 585 м. Коловозите ще са неелектрифицирани, за проектна скорост 40 км/ч, III категория. Същите не са включени в маршрутно-компютърна централизация на гара Тодор Каблешков.

ИП ще се осъществи в рамките на концесионната площ и спрямо условията на концесионен договор от 21.09.2017 г., съгласно който дружеството е определено за концесионер и оператор на ИМТ – Пловдив. Общата концесионна площ е 77342 м<sup>2</sup>. Предложението ще се реализира в рамките на неизползваната 1/3 площ от площадката на терминала.

С Решение № 509 от 8 юли 2011 г. на Министерския съвет обект „Интерmodalен терминал в южен централен район на планиране в България – Пловдив“ е обявен за обект с национално значение.

ИП самостоятелно попада в обхвата на т. 10, буква „в“ – „строителство на жп линии и съоръжения за комбиниран превоз и смесени терминали“ от Приложение № 2 на ЗООС и като разширение на ИП по смисъла на чл. 93, ал. 1, т. 1 и 2 подлежи на процедура по преценяване на необходимостта от извършване на оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС), поради което същото подлежи и на оценка за съвместимостта му с предмета и целите на опазване на защитени зони съгласно Закона за биологичното разнообразие (ЗБР), чл. 31, ал. 4, във връзка с ал. 1 от него, и чл. 2, ал. 1, т. 1 от Наредбата за ОС. На основание чл. 93, ал. 2, т. 4 от ЗООС, компетентен орган за произнасяне с решение е министърът на околната среда и водите.

ИП не попада в границите на защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии, както и в границите на защитени зони от екологична мрежа Натура 2000 по смисъла на ЗБР.

След анализ на представената информация за ИП и 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 изменнието на ИП **няма вероятност** да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популяции и местообитания на видове, предмет на опазване в защитени зони.

## МОТИВИ:

**I. 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. Площадката на терминала е разположена в границите на административна област Пловдив, Община Родопи, землището на с. Злати трап. Обслужва главно товари от и за Южен централен район на планиране - областите Пловдив, Пазарджик, Смолян, Кърджали, Хасково и Стара Загора, като основният товаропоток се очаква да бъде от и за страните от Централна и Западна Европа.

2. Терминалът има стратегическо и икономическо значение в регионален, национален и общо европейски аспект. Основната цел е да се постигне подобряване на интерmodalността в югоизточния регион на Европейския съюз, чрез създаване на условия за оптимално взаимодействие и интеграция на различните видове транспорт. Цели се привличането на товари за превоз от автомобилния към железопътния транспорт, намаляване времето за транспорт на контейнери, постигане на по-висока сигурност и безопасност на превозите, както и намаляване на товарния трафик по пътищата.

3. Основните видове работи, които ще се извършват са: земни работи - отстраняване на хумуса и временното му депониране в границите на строителната площадка, изкопни работи за оформяне на земното легло на коловозите; полагане на несортиран трошен камък, битумизиран трошен камък, непълен и пълен асфалтобетон и асфалтова настилка;

рекултивация на нарушените терени; комплексни строителни работи (кофражи, армиране, изливане на бетон); монтажни работи - основно заваръчни работи на стоманените съоръжения; превоз на земни маси, строителни материали и оборудване от/до складови бази по републиканската пътна мрежа.

4. Осите на новите железопътни коловози в план са съобразени с границите на имота, собственост на ДП „Национална компания железопътна инфраструктура“, съществуващите коловози и техните стрелкови връзки, и съществуващите съоръжения. Разгледани са два варианта на коловозно развитие, с оглед намирането на най-ефективните решения. Няма алтернатива за местоположение на ИП, тъй като е разширение на обект в експлоатация.

5. Природните ресурси, които ще се използват по време на строителството са основно: земята, върху която ще се изпълнят новите коловози и ще се разшири товаро-разтоварната дейност; инертни материали (пясък, чакъл, трошен камък) за земните легла и баластовата призма на коловозите; земни маси и минерална смес – скален материал с подходяща зърнометрия, водопропускливо и студоустойчивост за защитен пласт; вода за приготвяне на бетонови смеси и строителни разтвори; горива за строителната механизация и електроенергия. Всички необходими материали и суровини ще се доставят като стоков продукт от пазара.

6. При експлоатация основните технологични процеси не изискват вода. Ще се използват предимно горива (за захранване на контейнерните товарачи), електроенергия, смазочни масла, вода от водопроводната мрежа. При строителството и експлоатацията се очаква генериране на незначителни количества битови отпадъчни води от персонала при строително-ремонтните работи и при обслужване по време на експлоатация, които ще се отвеждат в съществуващата канализационна система на терминала.

7. При извършване на строителството ще бъдат генериирани предимно строителни, смесени битови отпадъци, опасни отпадъци (отработени хидравлични масла отработени спирачни течности, хидравлични масла, акумулаторни батерии, и др.) при технологична или аварийна/непредвидена подмяна на консумативи и поддръжка на строителната техника. Предвидено е подмяната на отработени масла от механизацията и транспортната техника да става в базата на организацията изпълнител на строителните работи или в специализирани сервизи. Отпадъците от обслужването на транспортната и строителна техника могат да се генерират предимно в аварийни ситуации.

8. Реализацията на инвестиционното предложение не е свързано с изграждане на нова и промяна на съществуваща пътна инфраструктура.

9. Не се предвижда работа с опасни вещества и товари, по време на изпълнение на строително-монтажните работи и последващата експлоатация на терминала.

10. Реализацията на ИП може да доведе до дискомфорт по време на строителните работи по доизграждане на интерmodalния терминал чрез възможно повишаване на шумовите нива и запрашеност от използваната техника върху ограничени територии в района. При експлоатацията на ИП не се очаква предизвикване на дискомфорт на околната среда, спрямо съществуващото състояние към момента.

11. По време на строителството при изпълнение на мерките и изискванията от разработения „План за безопасност и здраве“, рисковете от аварии и инциденти следва да бъдат минимални. При спазване на нормативните изисквания за експлоатация на железопътната инфраструктура не се очаква риск от инциденти. Такъв е възможен при възникване на непредвидими ситуации.

**II. Местоположение на инвестиционното предложение: съществуващо и одобрено земеползване, относителното изобилие, достъпност, качеството и възстановителна способност на природните богатства; абсорбционен 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; гъсто населени**

**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. Терминалът се намира северно от ж.п. гара Тодор Каблешков, която е между гарите Пловдив и Стамболовски на I-ва главна двойна електрифицирана линия Калотина запад – София – Пловдив – Свиленград. ИП е разположено на площадка в землище с. Златитрап, Община Родопи.

2. Дейностите по доизграждане на ИМТ – Пловдив ще се осъществят в рамките на свободната 1/3 площ от концесионната площ на терминала, за която са проведени процедурите по устройствено планиране и не се налага извършване на отчуждителни процедури.

3. Доизграждането на Интермодален терминал – Пловдив не е свързано с унищожаване или увреждане, фрагментиране или изменения на параметрите на природни местообитания и местообитания на видове, тъй като територията за строителство е извън границите на защитени зони.

4. Няма вероятност реализацията на ИП да доведе до прекъсване на установени биокоридорни връзки за видовете, а предвид местоположението на ИП и да наруши кохерентността на мрежата от защитени зони Натура 2000;

5. Реализацията на ИП не предполага значително беспокойство на видовете, предмет на опазване в близко разположените защитени зони, което да доведе до намаляване числеността и плътността на популациите на видовете;

6. Не се очаква генериране на емисии и отпадъци във вид и количества, които да окажат значително отрицателно въздействие върху защитените зони;

7. Не се очаква значително кумулативно отрицателно въздействие върху природните местообитания, местообитанията на видовете и видовете, предмет на опазване в близко разположените защитени зони от реализацията на настоящото ИП спрямо одобрените до момента други ИП, планове и програми.

8. Съгласно становище на Басейнова дирекция „Източнобеломорски район“ (БД ИБР) с вх. № ОВОС-86/12.12.2018 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 действащия План за управление на речните басейни (ПУРБ) 2016 – 2021 г. на ИБР, при спазване на определени условия. Посочено е, че:

8.1. ИП се намира извън определените райони със значителен потенциален риск от наводнения в ИБР;

8.2. В Закона за водите няма предвидени забрани и ограничения по отношение на ИП;

8.3. Мотивираната оценка на значителното въздействие върху водите и водните екосистеми е, че при спазване на посочените изисквания свързани с действащото законодателство, въздействието от реализацията на ИП върху водите и водните екосистеми ще бъде незначително.

8.4. Съгласно писмо изх. № ПУ-02-198(4)/01.04.2019 г. на БД ИБР, ПИ с идентификатор 31036.22.332 по кадастралната карта на с. Златитрап, общ. Родопи попада в обхвата на пояс III-ти на СОЗ около водовземните съоръжения на ПС „Златитрап-Оризаре“, учредена със Заповед № СОЗ-М-32/10.11.2005 г. на директора на БД ИБР, със забрани и ограничения в пояса в съответствие с *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*.

9. Ландшафтът в района се определя като устойчив. Реализацията на ИП няма да предизвика съществени изменения в структурата и функционирането на ландшафта.

10. Местоположението на ИМТ – Пловдив и дейностите по неговото доизграждане не засягат мочурища, крайречни области, речни устия, планински и горски райони.

11. ИП не засяга територии с обекти на културното наследство – недвижими културни ценности или техни охранителни зони, определени съгласно закона за културното наследство.

**III. Тип и характеристика на потенциалното въздействие върху околната среда:** степен и пространствен обхват на въздействието, естество на въздействието, трансграничният 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. По време на строителството качеството на атмосферния въздух ще се влоши поради запрашаване (предимно прахово и газово – от емисии на вредни вещества от използваната техника), като въздействието ще бъде пряко, краткотрайно, без кумулативен характер, с локален обхват. По време на експлоатацията се очакват минимални емисии на вредни вещества от дейностите по товарене и разтоварване на интерmodalни транспортни единици.

2. Разширението на интерmodalния терминал при строителство и експлоатация няма да доведе до промени в локалните климатични условия.

3. По време на строителството не се очаква замърсяване на повърхностни води, тъй като в близост на площадката няма повърхностни водни тела. При наличие на високи подпочвени е възможно отрицателно въздействие, което ще бъде временно, само за периода на строителните дейности. При спазване на технологичните изисквания при изпълнение на строително-монтажните работи и плана за организация на строителството ще се минимизира вероятността от появя на въздействие в границата на площадката на терминала върху водите.

4. ИП не предвижда водовземане от подземни води.

5. Не се очаква отрицателно въздействие върху близко разположените земи и почви около площадката от дейността на ИП, тъй като източник на замърсяване са предимно емисии на вредни вещества от минималния по интензивност автотрафик на територията на терминала, които се разсейват в приземния слой на атмосферния въздух.

6. Съгласно документацията по време на експлоатация шумовото въздействие се очаква да бъде в рамките на фоновите нива за района и не се очаква шумовата характеристика на територията да се промени. Въздействието от шума е оценено като незначително, в рамките на допустимото, периодично и краткотрайно, тъй като дейността ще се осъществява основно в светлата част на деня.

7. Не се очаква комбинирано действие на извършваната на терминала дейност по товарене и разтоварване на интерmodalни транспортни единици с други дейности/обекти/предложения, тъй като в района на ИП няма предвиждания за такива.

8. Със становище на Министерство на здравеопазването (с вх. № ОВОС-86/30.04.2019 г. на МОСВ) по чл. 7, ал. 2, т. 2 от *Наредбата за ОВОС* е мотивирано, че от здравно-хигиенна гледна точка няма необходимост от изготвяне на ОВОС за инвестиционното предложение, при изпълнение на задължителните условия и мерки, постановени с настоящия административен акт, тъй като:

8.1. С допълнителната информация е представено и визуализирано на картен материал отстоянието на терминала до най-близките жилищни сгради, което е около 100 м. Посочва се, че до момента не е имало жалби от наднормен шум вследствие работата на терминала и че се очаква дори и след разширението му, нивата на шум от работата на същия да са по-ниски от тези, създавани от дейността на гара Тодор Каблешков, която се намира между обекта и жилищната зона на с. Златитрап.

8.2. Посочва се, че при достигане на максимален брой отработени единици на ден потокът от пътни превозни средства от и за терминала ще е в размер на не повече от 90 броя превозни средства (камиони), като не се предвижда транспортният поток да преминава през близките населени места.

8.3. Не се предвижда увеличаване броя на крановете, обслужващи терминала.

8.4. Не се предвижда работа с опасни вещества и товари по време на строителството и експлоатацията на обекта.

8.5. Част от терена, вкл. и част от новите коловози попадат в СОЗ, пояс III на водовземните съоръжения на ПС „Златитрап-Оризаре“, предназначени за питейно-битово водоснабдяване, като се посочва, че предвидените дейности няма да противоречат на режима на експлоатация и наложените забрани и ограничения в СОЗ.

9. 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 община Родопи и кметство с. Златитрап, а чрез тях и засегнатото население.

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:

- чрез интернет страницата на възложителя;
- от компетентния орган, чрез интернет страницата на МОСВ;
- от община Родопи, чрез интернет страницата на общината.

3. С писма, изпратени до МОСВ, кметовете на община Родопи (вх. № ОВОС-86/01.03.2019 г.) и кметство с. Златитрап (вх. № ОВОС-86/22.03.2019 г.) уведомяват, че за информацията за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС е поставено съобщение на интернет страницата на общината и кметството и на общественодостъпно място за достъпа до информацията за не по-малко от 14 дни, с цел изразяване на становища от заинтересувани лица, като в резултат не са постъпили становища, възражения и предложения.

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

#### **ПРИ ИЗПЪЛНЕНИЕ НА СЛЕДНИТЕ УСЛОВИЯ И МЕРКИ:**

1. Да не се допуска замърсяване на подземното и повърхностно водно тяло от дейностите по реализиране и експлоатация на ИП.

2. Да се спазват предвидените забрани и ограничения за III-ти пояс на СОЗ около водовземните съоръжения на ПС „Златитрап-Оризаре“, съгласно Заповед за учредяване № СОЗ-М-32/10.11.2005 г. на директора на БД „ИБР“.

3. В етапа на проектиране да се извърши допълнително шумово-акустично проучване и анализ за възможните нива на шум при най-близките жилищни сгради на с. Златитрап, включително с определяне на кумулативния ефект от съвместната работа на терминал и гара Тодор Каблешков, и при необходимост да се разработи акустичен проект за извършвани мероприятия, които да ограничат разпространението на шум при източника и обектите, подлежащи на усиленна шумова защита в близката жилищна зона.

4. Обектът да бъде въведен в експлоатация и да се експлоатира само при условие, че стойностите от извършените при приемането му и последващата експлоатация измервания на нивата на шум са в съответствие с нормативните изисквания. В случай, че нормативно определените нива на шум не могат да бъдат спазени по причина експлоатацията на обекта, да се проектират допълнителни шумозащитни мерки.

5. Да се разработи и изпълни съответен проект с мерки за надлежно отводняване и недопускане проникването на замърсители (като нефтопродукти, масла и др.) и замърсени повърхностни води, вкл. дъждовни води от територията на терминал, попадащ в пояс III на СОЗ на ПС „Златитрап-Оризаре“, с оглед недопускане на негативно въздействие върху качеството на водите, използвани за питейно-битово водоснабдяване при нормална

експлоатация и при аварийни ситуации, свързани с разливи на възможни замърсители на подземните води.

6. Преди началото на строителните дейности да се разработи План за управление на строителните отпадъци, съгласно изискванията на Закона за управление на отпадъците.

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

**Настоящото решение за „Доизграждане на Интермодален терминал в южен централен район на планиране в България – Пловдив“, не отменя задълженията на възложителя за изпълнение на изискванията на Закона за опазване на околната среда и други специални закони и подзаконови 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 възложителя, на параметрите на инвестиционното предложение или на някое от обстоятелствата, при които е било издадено настоящето решение, възложителят/новият възложител трябва да уведоми своевременно министъра на околната среда и водите.

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 директорите на РИОСВ – Пловдив и БД „ИБР“ 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: 29.05.2019 г.

