



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

РЕШЕНИЕ

ПО ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА

№ 2-2/2018 г.

На основание чл. 94, ал. 1, т. 2, чл. 99, ал. 2, във връзка с чл. 93, ал. 9, т. 1 от *Закона за опазване на околната среда* (ЗООС), чл. 19, ал. 1 от *Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда* (Наредба за ОВОС), § 11 от Преходните и заключителни разпоредби към Постановление № 336 от 29 декември 2017 г. за изменение и допълнение на нормативни актове на Министерския съвет (обн., ДВ, бр. 3 от 2018 г.) и във връзка с чл. 31 от *Закона за биологичното разнообразие* (ЗБР) и чл. 39, ал. 12 и 13 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)

ОДОБРЯВАМ

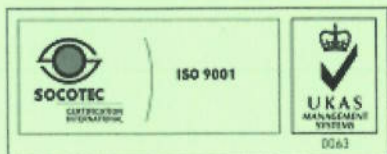
Осъществяването на инвестиционно предложение за **„Рехабилитация на железопътната линия Пловдив – Бургас, Фаза 2”**, включващо: Компонент 1: „Проектиране и изграждане на системи за сигнализация и телекомуникация по железопътната линия Пловдив – Бургас“; Компонент 2: „Премахване на прелезите и изграждане на надлези/подлез за железопътния участък Пловдив – Бургас“; Компонент 3: „Изграждане на защитен лесопояс в междугарието Черноград – Айтос“; Компонент 4: „Рехабилитация на железопътен участък Скуtare – Оризово“; Компонент 5: „Модернизация на железопътен участък Оризово – Михайлово“; Компонент 6: „Модернизация на железопътен участък Ямбол – Зимница, при гара Завой“; Компонент 7: „Реконструкция на стрелковото развитие на гара Зимница и рехабилитация на контактната мрежа в гарите Зимница и Стралджа“ и Компонент 8: „Рехабилитация на железопътната отсечка Стралджа – Церковски”

Възложител: Държавно предприятие „Национална компания железопътна инфраструктура”

Седалище: гр. София 1233, бул. „Мария Луиза” № 110

Кратко описание на инвестиционното предложение:

Инвестиционното предложение (ИП) „Рехабилитация на железопътната линия Пловдив – Бургас, Фаза 2“ е класифицирано като ремонт, възстановяване и модернизация на съществуващата железопътна инфраструктура. Железопътната линия Пловдив – Бургас е



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

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



част от Общоевропейски транспортен коридор № VIII, има статут на железопътна магистрала и е връзка между Паневропейските коридори IV и IX.

ИП в неговата цялост обхваща осем компонента:

Компонент 1: „Проектиране и изграждане на системи за сигнализация и телекомуникация по железопътната линия Пловдив – Бургас“.

Началото е при гара Филипово – ос приемно здание км 5+562 и продължава до гара Бургас, км 293+500. Предвижда се:

- Изграждане на оптичен кабел по линията Пловдив – Бургас, идеен проект 2016 г.;
- По протежение на железопътната линия, покрай нея, ще бъде инсталиран оптичен кабел в участъците:
- „Пловдив – Филипово – Скуtare“ и „Пловдив – Пловдив Разпределителна – Тракия – Скуtare“ – ще бъде положен подземно един оптичен кабел;
- „Скуtare – Оризово“ – полагат се подземно два оптични кабела, в тръбоканална мрежа;
- „Оризово – Чирпан – Михайлово“ – планира се един въздушен оптичен кабел по стълбовете на контактната мрежа. Вторият оптичен кабел ще бъде по бъдещия път 2 между Оризово и Михайлово (компонент 5);
- „Михайлово – Бургас“ – ще бъдат положени подземно два оптични кабела, които в междугарията ще бъдат в изкопи от двете страни на железния път, а в гарите – в тръбоканална мрежа.
- Изграждане на системи за сигнализация по железопътна линия Пловдив – Бургас, идеен проект 2016 г. – с внедряването на системата ще се намали подминаването на затворен влаков сигнал или превишаване на допустимата за влака скорост;
- Внедряване на гарови централизации в гарите от железопътен участък Пловдив – Бургас, идеен проект 2015 и 2016 г. – предвижда се съоръжаването с маршрутно компютърни централизации (МКЦ) на гарите: Калояновец; Калитиново; Хан Аспарух; Нова Загора; Коньово; Безмер; Ямбол; Завой; Стралджа; Церковски, Бургас, Владимир Павлов, Разделен пост „Лозово“, Долно Езерово, Дружба и гарите Черноград, Айтос и Българово.

Планираните дейности по компонент 1 засягат характерни елементи на структурната подсистема за контрол, управление и сигнализация по железопътната линия. Ще бъдат изпълнени работи по демонтаж, доставка и монтаж на осигурителна техника, преустройство на трафопостове, изграждане на кабелни линии, ремонт на технически помещения и сгради.

Компонент 2: „Премахване на прелези и изграждане на надлези/подлез за железопътния участък Пловдив – Бургас“, идеен проект 2016 г.

Основната цел е премахване (закриване) на 31 съществуващи железопътни прелези по железопътната линия и заменянето им с пресичания на две нива (надлези и подлез), чрез които ще се гарантира безопасната експлоатация на пресичащите се пътна и железопътна инфраструктури и ще се минимизира риска от възникване на инциденти в местата на пресичане. Планирани са 30 нови съоръжения (28 пътни надлези, 1 пътен подлез и пешеходна пасарелка) на мястото или в близост до съществуващите прелези, в участъците:

- Участък I – от км 18+607 (Скуtare) до км 102+020 (Стара Загора) – надлези при: км 18+607 (между Скуtare и Маноле); км 21+890 (с. Маноле); км 23+800 (междугарие Маноле – Белозем); км 26+306 (междугарие Маноле – Белозем); км 32+000 (с. Белозем); км 39+092 (Опълченец – страна Белозем); км 85+083 (Михайлово – страна Калояновец); км 92+598 (с. Калояновец); км 97+617 (с. Християново); км 100+113 (с. Еленино – улица към общински път SZR1190).
- Участък II – от км 115+115 (Калитиново) до км 260+921 (Айтос).

В участъка са разгледани 20 пресичания на едно ниво. Предвиждат се подлез при км 114+729/(115+115 с. Калитиново); надлези на: км 119+450 (Горно Ботево); км 124+657 (Хан Аспарухово); км 127+805 (Събрано); км 134+350 (Стоил Войвода); км 145+787 (Съдиево); км

151+770 (Коньово); км 158+777 (Кермен); пешеходна пасарелка на км 160+300 (Кермен); надлези на: км 171+620 (Безмер); км 187+590 (Кабиле); км 192+625 (Завой); км 219+390 (в района на гара Церковски); км 222+220 (Церковски); км 230+320 (Карнобат); км 241+285 (Кликач); км 241+285 (Кликач); км 244+619 (Черноград); км 248+202 (Тополица); 253+520 (Поляново) и надлез на км 260+921 (Айтос).

Компонент 3: „Изграждане на защитен лесопояс в междугариято Черноград – Айтос“, работен проект 2015 г.

Предвижда се изпълнение на снегозащитен пояс за осигуряване на надеждна защита на железния път от неблагоприятните влияния на вятъра през зимните месеци. Ситуиран е успоредно на железопътната линия, на отстояние 20 м от оста ѝ, с ширина 8 м, по цялата дължина на трасето, в ляво по посока на нарастващия километраж на железопътната линия. Защитният пояс е с нарастваща височина от посоката на вятъра и рязко снижаване от страна на железния път. Ще бъде изпълнен в два участъка на компонент 3: участък I – от км 244+060 до км 244+760, с дължина 700 м и в участък II – от км 245+365 до км 246+390, с дължина 1025 м.

На три места в участък I е предвидено прекъсване на пояса (за прокари) за осигуряване преминаването на хора, машини и животни. В участък II се предвиждат 4 прокара. За подобряване отводняването и намаляване на водния приток към канавката, между нея и снегозащитния пояс ще се изпълни допълнителен предпазен канал, по цялата дължина, като оста му следва успоредно оста на железопътната линия.

Компонент 4: „Рехабилитация на железопътен участък Скуtare – Оризово“, работен проект 2017 г.

Предвижда се подновяване на железния път, рехабилитация на долното строене и съоръженията по трасето, канална мрежа за оптичен кабел, отвеждане на повърхностните води, преустройство и нова контактна мрежа, стълбове и фундаменти, модернизация на системите за сигнализация и телекомуникации, саниране на приемните здания, техническите сгради за маршрутно – релейна централизация (МРЦ), санитарните възли и стрелочните кабинни в гарите. Предложението в участъка е за единична електрифицирана железопътна линия, като ще се постигне проектна скорост на движение на влаковете от 90 км/ч до 130 км/ч. Подучастъците са:

- „Скуtare – Маноле“ – от км 16+905 до км 21+730.

Параметрите на хоризонталните елементи осигуряват проектна скорост на движение от 120 км/ч, като радиусите на някои криви налагат ограничаване на скоростта до 90 км/ч. Предвижда се поставяне на нова еластична прелезна настилка за прелезите, при спирка Опълченец на км 16+971.77, км 18+607.55, км 21+685.06, както и дренажни системи за отводняване на земното платно. По компонент 2 се предвижда в последствие тези прелези да бъдат закрити и да се изпълнят пътни надлези.

- Гара Маноле – от км 21+730 до км 22+663.

Предвижда се демонтаж на съществуващите коловози и изграждане на ново коловозно развитие в гарата за коловозите: главен коловоз 1 за проектна скорост от 120 км/ч, с полезна дължина 825 м; второстепенен коловоз 2 за скорост 40 км/ч, с полезна дължина 750 м и два предпазни коловоза в двете гърловини на гарата, с дължина 50 м. Планира се разрушаване на съществуващите перони (№ 2 и № 3) и изграждане на нови, и изпълнение на дренаж за отводняване.

- „Маноле – Белозем“ – от км 21+730 до км 31+875 за 120 км/ч.

Планирано е оптимизация на трасето на линията в план и профил, като е запазено направлението по текущия път от гара Маноле. За двата съществуващи прелеза на км 23+800.90 и км 26+305.98 се предвижда демонтаж на настилката и поставяне на нова еластична настилка за съответния тип релси. С компонент 2 от ИП се предвижда тези прелези да бъдат закрити и да се изпълнят пътни надлези.

- Гара Белозем – от км 31+875 до км 32+879, за 120 км/ч – предвижда се оптимизация на нивелети на първи, четвърти и пети гарови коловози, демонтаж на трети коловоз, изпълнение на нови предпазни коловози в границите на сервитута, направа на нов трети перон на мястото на демонтирания трети коловоз и нов втори перон, след разрушаване на съществуващия. Предвиждат се направа на два нови надлъжни дренажи и канавки на входната и изходната гърловини, от северната страна на гарата. За пресичанията със съществуващи водопроводи в гаровия район ще се подменят съществуващите етернитови тръби с полиетиленови.
- „Белозем – Оризово“ – от км 32+879 до км 43+030 – обхваща открит път с дължина 10106 м, като се осигурява проектна скорост за движение от 130 км/ч. Направена е оптимизация на трасето в план и профил, като са постигнати параметри на геометричните елементи, близки до тези на съществуващото трасе.

В участъка има два прелеза – при спирка Опълченец на км 39+090.96 и на км 43+029.09. За двата прелеза ще се постави нова еластична прелезна настилка съобразно типът релси. Предвидено е отводняването на земното платно в зоната на прелезите с дренаж.

По компонент 2 от ИП, прелезът при спирка Опълченец ще бъде закрит и ще се изгради пътен надлез км 39+092. Прелезът в гара Оризово също ще бъде закрит, като ще се изпълни пътен надлез след гара Оризово в обхвата на компонент 5: „Модернизация на железопътен участък Оризово – Михайлово“.

Подновяването на железния път предвижда отместване на места на проектната ос спрямо съществуващата с до 150 см, като не се нарушава целостта на сервитута. Основните видове работи са: демонтиране на релсо-траверсовата скара; събиране, натоварване и превоз на депо на трошения чакъл от съществуващата баластова призма; изпълнение на нови канавки покрай железния път; полагане на армираща мрежа и сепариращ геотекстил; полагане и уплътняване на защитен пласт; доставка и полагане на нова релсо-траверсова скара, бетонови траверси и еластично скрепление – подготвени за безнаставов релсов път; доставка на нов баласт, полагане, повдигане и подбиване на релсовия път до проектни ос и ниво; подновяване на железния път в гарите.

ИП включва рехабилитация на големи и малки съоръжения за участъка „Скуtare – Маноле – Белозем – Оризово“. За стоманените мостове ще продължи текущото поддържане на конструкцията. Рехабилитацията за водостоци и дюкери включва основно почистване, възстановяване на зоните с нарушено бетоново покритие на армировката, където е необходимо.

Компонент 5: „Модернизация на железопътен участък Оризово – Михайлово“ от км 43+029 до км 80+722, идеен проект 2015 г.

Предложението е разработено за съществуващо и ново трасе за проектна скорост 160 км/ч за единична и двойна линия. Поради голямата разлика между параметрите на геометричните елементи на съществуващото и новото трасе, за участъка от км 56+611 до км 61+033 новото трасе напуска съществуващия сервитут и се налагат отчуждения. Предвижда се удвояване на съществуващата единична железопътна линия в целия участък от Оризово до Михайлово. Пресичането с автомагистрала „Тракия“ е при съществуващ пътен надлез на км 56+514. При новото трасе е заложено пресичането да се осъществи, като се използва съществуващото съоръжение. Тази фиксирана точка и нормативните ограничения за проектна скорост 160 км/ч не дават възможност за включване в съществуващото трасе след пресичането и налагат изграждане на тунел, с дължина 835 м и заобикаляне на гр. Чирпан по изцяло ново трасе.

Участъкът е разделен условно на три подучастъка.

1. Участък гара Оризово – спирка Черна гора, от км 43+029 до км 56+968.670

Новото трасе е оптимизирано за скорост 160 км/ч и следва съществуващото с минимални отклонения. Гара Черна Гора се преустройва в спирка, като се използва

платформата на съществуващата гара. При спирка Черна гора е начало Байпас (км 56+919 по Път 2).

Трасето се отклонява от съществуващото по изцяло ново направление в участъка от км 52+300 до км 56+563, с дължина 4 263 м, за постигане на по-късо трасе и по-голяма дължина в права. Ключова точка е съществуващия надлез на АМ „Тракия“, при км 56+557.

За междугарие Оризово – Чирпан се предвижда изграждане на тръбоканална мрежа (ТКМ) до вътрешен входен сигнал на гара Чирпан, с дължина 16 350 м.

2. Участък Байпас Чирпан

В участъка двата пътя се разделят като единични железопътни линии при начало байпас – км 56+919 (Път 2). Трасето на Път 1 (за проектна скорост 80 км/ч) преминава през град Чирпан и е с обща дължина 5842 м (от км 56+916.11 до км 62+757.86).

Байпасът има за цел да осигури връзка със съществуващата гара Чирпан за влаковете, спиращи в нея, докато останалият трафик преминава транзитно по основното трасе.

Отделянето (км 56+625) и включването (км 61+033) към основното трасе става чрез разделни постове, позволяващи скорост по отклонителния коловоз 100 км/ч. Трасето на байпаса следва съществуващото и е за проектна скорост 80 км/ч. Километрирането продължава километража на основното трасе. В рамките на байпаса трасето съвпада със съществуващото с изключение на свързващите геометрични елементи.

ИП предвижда рехабилитация на байпаса (Път 1) през гара Чирпан. При извършване рехабилитацията на байпаса през гара Чирпан ще се направи и пресъоръжаване с нова апаратура.

Трасето на Път 2 е транзитно за 160 км/ч, с единичен тунел с дължина 835 м (от км 57+750 до км 58+585) през Чирпанските възвишения. Общата дължина на трасето по Път 2 в участъка е 4052 м (от начало байпас км 56+919.27 до км 60+970.80). На мястото, където двете единични железопътни линии се събират отново в двойна, километражът на Път 1 се изравнява с този на Път 2 – (Път 1) км 62+757.86 = км 60+970.80 (Път 2).

3. Участък край Байпас (км 60+970 - Път 2), от км 61+100.00 до км 76+500.00

- Подучастък 1 – спирка Свобода

Новото трасе заобикаля кариера за строителни материали преди гара Свобода южно, а гара Свобода се реконструира в спирка и се измества на ново място южно от съществуващата гара.

- Подучастък 2 – гара Михайлово

В участъка след спирка Свобода до включването му в направлението на съществуващата железопътна линия, трасето е развито, така че да се намали дължината и да се постигне оптимален баланс на земните маси. За осигуряване на проектна скорост от 160 км/ч при влизането в гара Михайлово се налага значителна корекция на дългата крива преди гарата, както и реконструкция на коловозното развитие.

Планирани промени в гари и спирки:

Гара Оризово – проектното коловозно развитие се състои от 3 коловоза като отпадат коловози № 1, 1г и 2г от съществуващото. Реконструират се и двете гърловини. За да се постигне необходимата полезна дължина на коловозите и пероните, четната гърловина се измества в посока Пловдив. При коловоз № 1 и 3 се предвиждат едностранни перони, с дължина 300 м. Коловоз № 2 осигурява транзитно преминаване през гарата. Предвижда се рехабилитация на съществуващото приемно здание. На пероните ще се обособи зона, защитена от атмосферни условия.

Спирка Черна гора – гара Черна гора се превръща в спирка. Новата спирка ще бъде на платформата на съществуващата гара. Не се предвижда спиране на международни влакове. Планирани са: два нови едностранни перона с дължина 150 м; ремонт на чакалнята в съществуващото приемно здание и изграждане на нов пешеходен подлез. За осигуряване на достъпна среда ще бъдат изпълнени подлез и асансьори между първи и втори перони.

Съществуващата гара остава в експлоатация по време на строителството, с цел осигуряване на пропускателна способност.

Гара Чирпан – проектното коловозно развитие се състои от 4 коловоза. Предвижда се да отпаднат коловози № 3 и 4 от съществуващото и перони № 2 и 3. Реконструират се и двете гърловини, като се запазва връзката с оставащите съществуващи коловози. Предвиждат се реконструкция на перон 1 и изграждане на нов двустранен перон с дължина 400 м между коловози № 2 и 3 и ремонт на съществуващото приемно здание и пешеходния подлез. Сградата на приемно здание Чирпан ще се рехабилитира и обнови напълно. Санирането ще се извърши и във връзка с технологичните изисквания за разполагане на новата апаратура за сигнализация и телекомуникация. Предвидена е дренажна система за отводняване на земното платно.

За междугарие Чирпан – Свобода ще се изпълни ТКМ от вътрешен входен сигнал на гара Чирпан, с дължина 10 900 м.

Спирка Свобода – при с. Свобода се предвижда изграждане на нова спирка на изцяло нова платформа. Планира се изместване на спирка Свобода западно с около 500 м за осигуряване на връзка със съществуващ път. Ще бъдат изпълнени два нови едностранни перона с дължина 150 м, включително и зона на всеки перон, защитена от атмосферни условия. Съществуващата гара остава в експлоатация по време на строителството за осигуряване на пропускателна способност.

За междугарие Свобода – Михайлово се предвижда изграждане на ТКМ, с дължина 8 600 м.

Спирка Самуилово – вместо закриване на спирката ще се изгради нова спирка Самуилово в близост до съществуващото ѝ положение при вписване в рамките на новото трасе, като се осигури достъп до новата спирка.

Спирка Спасово – също вместо закриване на спирката се планира да се изгради нова спирка Спасово в близост до предвидения нов пътен надлез на км 55+841, включително осигуряване на достъп до новата спирка.

Гара Михайлово

Новият вариант на трасето предвижда преустройство на коловозното развитие в гара Михайлово, което да позволява влизане и движение по текущия път в гарата със скорост 160 км/ч. Новото коловозно развитие е с 4 приемноотправни коловоза, като отпадат коловози № 2 и 5 от съществуващото коловозно развитие и перони № 2, 3, 4 и 5.

Ще се извърши реконструкция на перон 1 и изграждане на нови перони между коловози № 1 и 2 и коловози № 3 и 4. Предвижда се нов пешеходен подлез свързващ трите перона. В двете гърловини са предвидени по 2 предпазни коловоза с дължина 50 м.

По гарите/спирките за всички елементи на транспортната инфраструктура – сгради, съоръжения за преминаване и околни пространства, ще бъде осигурена достъпна среда за хора с намалена подвижност, включително за хората с увреждания.

Предвижда се рехабилитация на съществуващи приемни здания и обслужващи сгради на гарите Оризово и Чирпан и спирка Черна гора по компонент 5.

ИП е свързано с изграждане и реконструкция на следните съоръжения:

- Мостове на: км 44+170.00 (ще бъде премахнат съществуващ мост, като на негово място ще бъде изпълнен нов двупътен стоманобетонен мост); км 47+125.68 (при пресичане на напоителен канал); км 50+110.23 (при пресичане на коритото на р. Омуровска); км 64+778,92 (над р. Старата); км 74+182,26 (над р. Старата); км 69+917,01 (над селскостопански път).
- Селскостопански подлез (прокар) на км 61+383.63.
- Надлези на: км 44+212.33 (източно от с. Оризово), км 48+777.60 (североизточно от с. Черна гора); км 52+114.46 (северозападно от гр. Чирпан); км 55+840.82 (северно от гр. Чирпан); км 59+317.22 (западно от гр. Чирпан).

- Подлези на: км 62+816.91 (северозападно от с. Воловарово); км 65+164.26 (северозападно от с. Свобода); км 66+961.80 (северно от с. Свобода).
- Тунелно съоръжение – предвижда се строителство на еднопътен тунел по Път 2 с дължина 835 м, от км 57+750 до км 58+585 в междугарието Оризово – Михайлово. Тунелът ще се разработва по безвзривен способ. Планира се тунелът да се прокарва основно в посока от входа към изхода (по нарастващия километраж), за да се осигури гравитачно отводняване по време на строителството.
- Водостоци – в участъка ще бъдат изпълнени 28 тръбни, 23 плочести и 17 касетъчни водостоци.

По компонент 5 са регистрирани следните пресичания с други инфраструктури по Път 1 и Път 2:

По Път 1 – пресичания с: въздушни линии при км 43+692.54, км 47+010.22, км 49+071.66, км 52+256.32, км 56+333.44; канализация при км 56+971.74; въздушна линия при км 57+856.43, км 58+120.35; водопровод при км 57+987.58; канализация, с диаметър $\varnothing 600$ при км 58+109.28; канализация с диаметър $\varnothing 400$ – при км 58+254.74 и км 58+984.09; с газопровод $\varnothing 250$ – на км 58+660.55; водопроводи с диаметър $\varnothing 150$ и $\varnothing 300$ на км 58+686.37; водопровод $2 \times \varnothing 1000$ на км 58+989.64; водопровод с диаметър $\varnothing 300$ на км 58+989.64; канализация на км 60+451.89, въздушна линия – на км 60+843.38, км 62+799.72, км 65+411.15, км 65+726.16, км 66+299.78; канализации на км 67+803.73 и км 70+627.48; въздушни линии – на км 73+890, км 74+177.87, км 74+643.68 и км 76+468.

По Път 2 – пресичания с: въздушни линии при км 43+691.88, км 47+011.76, км 49+071.23, км 52+250.63, км 56+346.38; канализация при км 56+974.93; въздушна линия при км 59+251.65, км 62+797.14, км 65+414.69, км 65+728.87, км 66+297.48; канализация при км 67+805.15 и км 70+631.10; въздушни линии при км 73+895.60, км 74+178.30, км 74+651.50, км 76+450.35, кабели ел. секция – при км 76+466.37.

Компонент 6: „Модернизация на железопътен участък Ямбол – Зимница, при гара Завой“

Компонент 6 от ИП предвижда изграждане на ново трасе на железопътната линия в участъка, включващо:

- двойна железопътна линия по отношение на геометрично решение, мостови съоръжения, водостоци, канавки и дренажи;
- единична железопътна линия по отношение на земно платно, контактна мрежа, сигнализация и телекомуникации.

Дължината на новото железопътно трасе е 2116 м. Ще бъде изпълнен нов стоманобетонен мост над река Тунджа и един по-малък мост, за премостване на блатист район, с цел да не се пресушава територията.

По цялата дължина е предвидено отвеждане на повърхностните води с канавки, облицовани с бетонови елементи, положени върху пясък. Ще бъдат изпълнени две нови отводнителни съоръжения на км 190+745 и км 191+260, удължаване на плочест водосток при км 190+599.

Общата дължина на железния път е разделена на 2 участъка:

- Участък I (Открит път) – от км 190+200 до начало на стрелка № 2 (НС2) при км 191+693.11 от гара Завой, идеен проект 2015 г.;
- Железопътната линия е нова и в открит път. В участъка ще бъде изпълнен нов мост над р. Тунджа. Надлъжният профил в тази част зависи от съществуващия насип на железния път, изградения пътен надлез на магистрала „Тракия“ и коловозното развитие на гара Завой.
- Участък II (Гара Завой) – от НС2 при км 191+693.11 до км 193+080, технически проект 2013 г.

Новопроектираното трасе в основната си част съвпада със съществуващото и железопътната линия е предвидена за основен ремонт.

Коловозното развитие на гара Завой се състои от два приемоотправни коловоза, свързани с есови връзки (коловози № 1 и 2) и по един предпазен, глух коловоз за всяка гърловина (коловози № 3 и 4). Коловози № 1 и 2 се явяват продължение, съответно на Път 1 и Път 2 в гарата. Предпазните коловози ще съществуват само първоначално, когато линията в открития път е единична. Те имат за цел да предотвратят възможността за излизане на возило на текущият път (коловоз 1), когато е дадено разрешение за движение на влак по него. При бъдещото удвояване на линията в открития път, коловоз 2 ще бъде продължение на Път 2 в гарата и няма да има необходимост от предпазни коловози. Предвижда се разрушаване на съществуващите перони и изграждане на два нови, за коловози № 1 и 2, с дължина 150 м и ширина 3 м.

Планираните промени в гара Завой са: изграждане на съоръжение на две нива за преминаване на пешеходци, разположено около км 192+000; модернизация на контактната мрежа; преустройство на външното осветление; закриване на съществуващия прелез в района на гарата и изграждане на пътен надлез.

За новото железопътно трасе се предвижда полагане на нов магистрален кабел и изпълнение на нова контактна мрежа.

Големи съоръжения:

- Нов мост над река Тунджа – ще бъде изпълнен петотворен стоманобетонен мост за скорост на движение на влаковете от 160 км/ч, с дължина 119 м, от км 191+401.02 до км 191+520.02. Избрано е пилотно фундиране, съобразено с извършеното хидрогеоложко проучване;
- Мост при км 191+125, стоманобетонен, с дължина 10 м.

Малки съоръжения: плочести водостоци при км 190+715, км 190+745 и км 191+260; тръбен проход, с диаметър $\varnothing 300$ при км 191+350.

Закриване и рекултивация – след завършване на строителството и пускане на влаковете по новото трасе се предвиждат дейности по демонтаж на съществуващия железен път и рекултивация на терена по старото трасе.

Компонент 7: „Реконструкция на стрелковото развитие на гара Зимница и рехабилитация на контактната мрежа в гарите Зимница и Стралджа“, идеен проект 2015 г.

Предвижданията по компонент 7 са за:

- Реконструкция на стрелковото развитие на гара Зимница, която е разположена от км 198+144 до км 199+360 по 8-ма ж.п. линия Пловдив – Бургас.

Предложението е за цялостна реконструкция на стрелковото развитие на гара Зимница, без изместване на проектната ос спрямо съществуващата и без да се нарушават границите на собственост. Оптимизацията на коловозното развитие включва: подновяване на горното строене на текущия път в гарата; подновяване на горното строене на всички стрелки по текущия път; полагане на противозамръзващ пласт; рехабилитация на отводнителните съоръжения; изпълнение на дренажи по протежение на текущия път; рехабилитация на контактната мрежа; ремонт на перони и съществуващ подлез на км 199+195.

ИП включва цялостна рехабилитация на контактната мрежа, съобразно преустройство на железния път и модернизация на секционен пост Зимница.

Планираните дейности по системите за сигнализация и телекомуникации включват: доставка, строителство и монтаж на нова МКЦ с нова маршрутизация за гара Зимница; нова тръбна канална мрежа и положени нови кабели за управление и контрол на полевите обекти; нови стрелкови обръщателни апарати с външно заключване; нови светофари и централизирана система броячи на оси за контрол на участъците от железния път в гарата и прилежащите междугария. Отвеждането на повърхностните води е планирано с канавки. Ще се извърши обновяване на оборудването на прелеза, страна Желю войвода.

- Гара Стралджа – рехабилитацията на контактната мрежа включва: демонтаж на съществуващата и изпълнение на нова контактна мрежа, с цялостна подмяна на възли, елементи, проводници, изолатори и други; демонтаж на съществуваща стълбовна линия, като се запазват част от стълбовете, за които е необходима само рехабилитация и саниране на фундаменти и изграждане на нова стълбовна линия.

Компонент 8: „Рехабилитация на железопътна отсечка Стралджа – Церковски“, работен проект 2017 г.

Предвидена е рехабилитация на железния път в междугарието Стралджа – Церковски от км 217+210 до км 219+005 по Път 1 и от км 218+586 до км 219+059 по Път 2, за проектна скорост на движение на влаковете от 130 км/ч.

За цялостната рехабилитация на участъка от железопътната отсечка Стралджа – Церковски се налагат отмествания на места на проектната ос спрямо съществуващата с до 70 см, без да се нарушават границите на собственост.

Оптимизацията на железния път включва следните видове основни работи: демонтиране на релсо-траверсова скара с релси и траверси или дървени траверси, превоз до база за разкомплектоване и подреждане на материалите; събиране, натоварване и превоз на депо на трошения чакъл от съществуващата баластова призма; изкопи и насипи до достигане на проектни коти и наклони; полагане на геоматериали; полагане и уплътняване на защитен пласт с дебелина 0.40 м по цялата дължина на участъка за заздравяване на земното платно; доставка на нов баласт, полагане, повдигане и подбиване на релсовия път до проектни ос и ниво. За отводняване на земното платно се предвижда да се използват стоманобетонни канавки.

Реконструкция на инфраструктура на други ведомства – при км 218+649 съществуващата въздушна линия (ВЛ) 20 kV „Венец“ се пресича с новата железопътна линия. Преустройството на ВЛ 20 kV „Венец“ в мястото на пресичане с новата ж.п. линия ще се осъществи, като пресичането ще се изпълни кабелно подземно при км 218+639.

При реализацията на ИП в неговата цялост се засягат инженерни мрежи на други ведомства – „Напоителни системи“ ЕАД – клон Горна Тунджа, ВиК ЕООД – Ямбол, „Булгартрансгаз“ ЕАД, „Напоителни системи“ ЕАД – клон Бургас, ВиК ЕООД – Стара Загора, „Електроразпределение Юг“ ЕАД – EVN група, ВиК ЕАД – Бургас и хидротехнически съоръжения на Министерство на земеделието, храните и горите.

Компоненти 1, 4, 7 и 8 са в обхвата на сервитута на съществуващата железопътна линия. По компонент 2 планираните надлези и подлез ще се изградят на мястото на прелезите, които ще бъдат премахнати. По компоненти 5 и 6 местоположението на железопътното трасе е по нов терен и е съгласувано с проведена процедура за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС. Компонентите на ИП съобразяват утвърдена технология за изграждане на железопътни линии и железопътна инфраструктура.

„Нулева“ алтернатива за ИП „Рехабилитация на железопътната линия Пловдив – Бургас, Фаза 2“, включващо в цялост осем компонента, е вариант „без промяна“ и отговаря на условията на съществуващата железопътна линия Пловдив – Бургас за транспортиране на пътници и товари и свързаните с нея технологични процеси и инфраструктура, с минимални инвестиции на ниво за съществуващо поддържане на железния път, което осигурява задържане на съществуващото състояние без то да се влошава.

„Нулева“ алтернатива за ИП не води до повишаване на устойчивото развитие на националния транспортен пазар и конкурентната интеграция на българската железопътна мрежа в европейските и евразийски транспортни пазари.

Трасето на железопътната линия в обхвата на предложението преминава през територии на: община Пловдив; община Марица; община Раковски; община Родопи; община Братя Даскалови; община Чирпан; община Стара Загора; община Нова Загора; община Сливен; община Ямбол; община Тунджа; община Стралджа; община Карнобат; община Айтос; община Бургас; община Камено; кметство с. Рогош; кметство с. Скутаре; кметство с.

Маноле; кметство с. Манолско Конаре; кметство с. Белозем; кметство с. Брестник; кметство с. Опълченец; кметство с. Мирово; кметство с. Оризово; кметство с. Черна гора; кметство с. Партизанин; кметство с. Малко Търново; кметство с. Рупките; кметство с. Свобода; кметство с. Гита; кметство с. Воденичарово; кметство с. Самуилово; кметство с. Михайлово; кметство с. Борово; кметство с. Арнаутино; кметство с. Калояновец; кметство с. Християново; кметство с. Еленино; кметство с. Хрищени; кметство с. Калитиново; кметство с. Дълбоки; кметство с. Горно Ботево; кметство с. Плоска могила; кметство с. Хан Аспарухово; кметство с. Подслон; кметство с. Събрано; кметство с. Загорци; кметство с. Стоил войвода; кметство с. Съдиево; кметство с. Каменово; кметство с. Коньово; кметство с. Младово; кметство с. Бозаджий; кметство с. Скобелево; кметство с. Жельо войвода; кметство гр. Кермен; кметство с. Безмер; кметство с. Кабиле; кметство с. Завой; кметство с. Зимница; кметство с. Атолово; кметство с. Деветинци; кметство с. Венец; кметство с. Церковски; кметство с. Искра; кметство с. Глумче; кметство с. Кликач; кметство с. Черноград; кметство с. Тополица; кметство с. Карагеоргиево; кметство с. Поляново и кметство Българово.

Реализацията на компоненти 1, 4, 7 и 8 на ИП е свързана с нарушения на земи и почви в обхвата на линията, претърпели нарушения при основното строителство на железопътната линия и за тях не се изисква допълнително отчуждаване на земи. Същите са собственост на ДП „НКЖИ“. За компоненти 2, 3, 5 и 6 предвидените дейности са свързани с усвояването на нови земи и отчуждаването им от поземления фонд, а именно:

Компонент 2: „Изграждане на надлези/подлези за железопътната линия „Пловдив – Бургас“ на мястото на съществуващи прелези – засегнати имоти – 525 бр., общо засегнатите земи са в размер на 517.547 дка, от които площи на имоти, които се отнемат с обезщетяване 271.455 дка и площи без обезщетяване – 246,092 дка, от които 39,913 държавна собственост и 206.179 дка общинска собственост.

Компонент 3: „Изграждане на защитен лесопояс в междугарието Черноград – Айтос“ – засегнати имоти – 27 бр., общо засегнатите земи са 41.010 дка, от които площи на имоти с отчуждения – 36.257 дка и отчуждения без обезщетяване – 4.753 дка, общинска собственост.

Компонент 5: „Модернизация на железопътен участък Оризово – Михайлово“ – засегнати имоти 1664 бр., общо засегнати земи – 2 673.834 дка, от които 1545.455 дка отчуждения с обезщетяване и отчуждения без обезщетяване – 1128.369 дка, от които общинска собственост 402.977 дка и 725.392 дка държавна собственост.

Компонент 6: „Модернизация на железопътен участък Ямбол – Зимница, при гара Завой“ – засегнати имоти 36 бр., общо засегнати земи 57.674 дка, от които 6.077 дка с отчуждения с обезщетяване и отчуждения без обезщетяване – 51.687 дка, от които 14.274 дка общинска собственост и 37.413 дка държавна собственост.

ИП не засяга пряко защитени територии, обявени по реда на *Закона за защитените територии*.

Рехабилитацията на съществуващата ж.п. линия Пловдив – Бургас преминава през границите на единадесет защитени зони (Натура 2000 места) по смисъла на ЗБР: BG0000578 „Река Марица“, BG0000444 „Река Пясъчник“, BG0000429 „Река Стряма“, BG0000443 „Река Омуровска“, BG0000442 „Река Мартинка“, BG0000425 „Река Съзлийка“, BG0000205 „Стралджа“ за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна, включени в списъка от защитени зони, приет от Министерския съвет с Решение № 122/02.03.2007 г. (обн., ДВ, бр. 21/2007 г.); BG0000418 „Керменски възвишения“, BG0000192 „Река Тунджа 1“ и BG0000196 „Река Мочурица“ за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна, включени в списъка от защитени зони, приет от Министерския съвет с Решение № 122/02.03.2007 г. (обн., ДВ, бр. 21/2007 г.), изм. с РМС № 811/16.11.2010 г. (обн., ДВ, бр. 96/2010 г.) и BG0002028 „Комплекс Стралджа“ за опазване на дивите птици, обявена със Заповед № РД – 550/05.09.2008 г. на министъра на околната среда и водите (обн., ДВ, бр. 83/2008 г.).

Извършената проверка по реда на чл. 39, ал. 2 във връзка с чл. 12, ал. 2 от Наредбата за ОС установи, че реализацията на ИП е допустима спрямо режима на защитена зона BG

0002028 „Комплекс Страджа” за опазване на дивите птици, въведен с посочената по-горе заповед за обявяването ѝ.

Предвид разпоредбата на чл. 31, ал. 4 от ЗБР и чл. 2, ал. 1, т. 1 от Наредбата за ОС ИП е подложено на процедура по оценка за съвместимостта му с предмета и целите на опазване на защитените зони. След преценка на основание чл. 39, ал. 3 от Наредбата за ОС, съгласно която ИП има вероятност да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания и местообитания на видове, предмет на опазване в посочените по-горе защитени зони, и дадени съгласно чл. 39, ал. 5 от същата Наредба указания, е изготвен доклад за оценка степента на въздействие върху защитените зони (ДОСВ). Очакваните въздействия на ИП върху предмета и целите на защитените зони са подробно разгледани и оценени в ДОСВ.

поради следните мотиви и фактически основания:

1. В доклада за ОВОС са разгледани съответните аспекти от текущото състояние на околната среда. Определени, описани и оценени са предполагаемите въздействия върху околната среда и населението в резултат от реализацията на ИП, ползването на природни ресурси, емисиите на вредни вещества, генерирането на отпадъци, възможния риск от аварии и инциденти за околната среда и здравето на хората при строителството, неговата нормална експлоатация и при извънредни ситуации, като са направени мотивирани изводи за осъществяване, поради следното:
 - 1.1. Резултатите от прогнозирането, по отношение на приземните концентрации по цялото трасе на железопътната линия не отчитат замърсяване на атмосферния въздух (надвишаване на средногодишната норма за опазване на човешкото здраве за фини прахови частици, ФПЧ10) по трасето и около него и не се очаква емитиране на други замърсители от електрифицираната железопътна линия. Потенциални възможности от надвишаването на нормите (при неблагоприятни метеорологични условия) по трасето също не се очакват. Максималното възможно еднократно замърсяване при ФПЧ10 е в интервала 4 – 7% от съответната им средноденонощна норма. Въздействието от емисиите върху качеството на атмосферния въздух по време на строителство е оценено като незначително, краткосрочно, с локален характер, в обхвата на рехабилитираните участъци. При експлоатация, при електрически задвижваните влакови композиции, замърсяване на въздуха може да се получи само при реемисия на прахови частици от земната повърхност в челото на локомотива и след последния вагон. Въздействието е оценено като незначително, краткосрочно, с локален характер в обхвата на трасето, като не се очаква замърсяване в населените места – за компоненти 4, 5, 6, 7 и 8, и без въздействие – за компоненти 1, 2 и 3.
 - 1.2. Въздействие върху повърхностните води може да се очаква при премостване на реки и дерета, като мостовите съоръжения са съобразени с хидроложките изчисления за поемане на високи нива в реките. Оценено е като краткосрочно, с локален обхват, обратимо по характер. Като цяло не се очаква негативно въздействие върху повърхностните води при спазване на условията, заложи в разрешителните и при изпълнение на предложените мерки. По време на строителството само за компоненти 5 и 6 на предложението, въздействието е определено като незначително, а по време на експлоатация оценката е без въздействие поради отсъствие на отпадъчни водни потоци. Реконструкцията на инженерните мрежи на други ведомства не въздейства върху състоянието на водите.
 - 1.3. Негативно въздействие върху подземните води не се очаква, тъй като ИП в цялост се развива по земната повърхност без съществени изкопни работи, които ще се извършват в усвоен терен, в по-голямата си част попадащ в обхвата на железопътната линия. За компоненти 1, 2, 3, 4, 6, 7 и 8, при строителството и експлоатацията на ИП

не се очаква въздействие върху подземните води. Реално въздействие върху подземните води може да се очаква при прокарване на тунела от директното трасе, северно от гр. Чирпан при компонент 5. Тъй като максималната дълбочина на прокарване на тунела е до 30 м под земната повърхност и ще се извършва по нов австрийски метод, при който след прокарване на около 10 м от тунела ще се изгражда първичната облицовка за ограничаване дренажето на масива, въздействието е оценено като незначително, локално, без кумулиране.

- 1.4. ИП няма да въздейства негативно върху състоянието на земните недра, тъй като: не се предвижда изпълнението на значителни изкопи, няма данни за прояви на негативни геоложки явления, не засяга находища на подземни богатства, заведени в Националния баланс на запасите и ресурсите, концесионните площи, площи за търсене и/или проучване. На настоящия етап има информация за площ с условно наименование „Ямбол“, за която се провежда процедура по предоставяне на разрешение за търсене и проучване на метални подземни изкопаеми, поради което няма конкретни данни за нея. Степента на въздействие върху земните недра за компонент 2 е оценена като много ниска. За компонент 5 въздействията са определени от незначителни до средни (предвид обема на изкопните и насипни работи), с локален обхват, с постоянен характер за периода на строителство. По време на експлоатация възможните въздействия са оценени като незначителни, при изпълнение на съответните мерки.
- 1.5. Въздействието върху прилежащите почви от неорганизиран източници – прах и замърсители от двигателите с вътрешно горене на строителната и транспортна техника ще бъде незначително, локално в рамките на строителните обекти, краткосрочно в периода на строителството. Предвид общите нарушения на земи и почви за участъците по нови терени за компонент 5 (2673 дка), степента на въздействие е определена за висока, за другите компоненти с по-малък размер на площи за отчуждения и по съществуващо трасе, степента на въздействие е ниска, с локален характер в обхвата на работните участъци, с краткосрочно въздействие като продължителност, без кумулиране. При експлоатация електрифицираните транспортни железопътни обекти обикновено не генерират замърсяване в околната среда. При извеждане от експлоатация за компонент 6, въздействието е незначително, положително предвид планираните рекултивационни дейности.
- 1.6. В ДОВОС по отношение въздействията върху биологичното разнообразие в района на ИП, са направени следните заключения:
- Не се очаква значително негативно въздействие върху компонентите на биологичното разнообразие на територията на железопътното трасе и в близост до него. Въздействията от реализацията на дейностите ще се изразяват в пряко унищожаване на наличната растителност в обхвата на инвестиционните обекти. Тези въздействия ще са локални и дълготрайни, но няма да се отразят съществено върху общото състояние на биотата, предвид широкото им разпространение.
 - В периода на проучването в обхвата на новопроектираните обекти не са установени видове, включени в Приложение № 3 към ЗБР.
 - Като ниска е определена степента на въздействие на компоненти 4, 5, 6 и 8 на ИП върху видове земноводни и влечуги, дължащо се на риск от повишена смъртност и бариерен ефект по време на експлоатацията. Като ниска е определена и степента на въздействие на компоненти 5, 6 и 8 върху видове птици, дължащо се на риск от повишена смъртност по време на експлоатацията. Въздействието на компонент 6 върху прилепите е оценено като средно, дължащо се на вероятност от смъртност и безпокойство по време на строителството. С прилагането на съответните мерки, всички възможни въздействия могат да се сведат до незначителни.

1.7. Характерът на въздействията от образуваните отпадъци при реализацията на ИП, върху компонентите на околната среда, е класифициран като краткосрочен, локален в обхвата на строителните площадки, без кумулативни въздействия, при спазване на законовите изисквания за управление на отпадъците. Степента на въздействие е определена като средна само за компонент 5, поради значителния обем на земни и скални маси за изкоп. При експлоатацията и по време на закриване, и рекултивацията на старите участъци от линията (за компонент 6), не се предполага негативно въздействие върху компонентите на околната среда и здравето на хората, при изпълнение на изискванията на Закона за управление на отпадъците (ЗУО).

1.8. Реализацията на компоненти 1, 4, 7 и 8 не е свързана с нарушения на ландшафта. При експлоатацията въздействието е свързано с привнасяне на нови техногенни обекти в структурата на местните ландшафти. Новите участъци ще се открояват на фона на околния ландшафт и ще възпроизвеждат и засилват урбанизираната среда. Изпълнението на защитния лесопояс ще има положително въздействие, в т.ч. ще допринесе и за ограничаване развитието на ерозионни процеси.

1.9. При реализиране на ИП не се предвижда използване на опасни химични вещества, подлежащи на забрана. За периода на строителството и при дейностите по закриване и рекултивация (компонент 6) ще се използват като опасни вещества основно горива – бензин, дизелово гориво, пропан – бутан, нехлорирани моторни и смазочни масла, грес и други. Не се планира съхраняване на опасни вещества на строителните площадки. В периода на експлоатацията на рехабилитираната железопътна линия Пловдив – Бургас не се извършават дейности с опасни химични вещества.

1.10. В близост до новите трасета (по нов терен) на компоненти 5 и 6 на ИП не са установени предприятия и/или съоръжения, класифицирани по реда на глава седма от ЗООС.

1.11. Експлоатацията на железопътната линия няма да оказва пряко отрицателно въздействие по отношение на културните ценности.

1.11.1. По време на строителството, в резултат на направения анализ на очакваните отрицателни въздействия е заключено, че всеки компонент на ИП в различна степен може да представлява потенциална опасност за културни ценности. При компоненти 1, 7 и 8 рискът за нарушаване на целостта на известни археологически обекти е минимален, тъй като дейностите ще се развият изцяло в обхвата на съществуващото трасе. При компонент 2 съществува реална опасност от застрашаване на археологически културни ценности; при компонент 3, по време на залесяването, съществува известен риск от засягане на неизвестни такива обекти; при компонент 4 – ИП ще се развие изцяло в обхвата на съществуващата линия, но предвид че има потенциално застрашени обекти, е необходимо да се предприемат определените законови мерки за опазване; при компонент 5, модернизацията на линията по ново трасе ще застраши в различна степен 11 археологически обекти, а при компонент 6 – един археологически обект. Въздействието е оценено като значително за компоненти 5 и 6, със средна степен на въздействие за компонент 4 и незначително по отношение на другите компоненти на ИП, краткосрочно при строителството, без кумулиране.

1.11.2. При стриктно спазване на изискванията на нормативната база в областта на опазване на културното наследство рисковете от застрашаване на такива обекти ще бъдат сведени до минимум.

1.12. При строителството очакваното шумово въздействие е отрицателно, но за ограничен период от време (само през деня). По време на експлоатацията, за ограничаване на шумовото въздействие, за жилищните зони на някои населени места, през или покрай които преминава трасето (с. Рогош, с. Маноле, с. Белозем, с. Оризово, с. Черна гора, с. Михайлово, с. Зимница) са предвидени мерки за изпълнение на шумозащитни съоръжения.

1.13. По време на строителството вибрациите, излъчвани при работата на някои машини и съоръжения са фактор на работната среда. Строителната дейност не е източник на вибрации в околната среда. При експлоатацията железопътният транспорт не е източник на

вибрации в околната среда, тъй като конструкцията на релсовия път осигурява бързо затихване на вибрациите в земната основа. Въздействието на вибрациите от различните влакови композиции върху околната среда е в граници 0,3 – 2 мм/сек, което се определя като приемливо.

1.14. Строителството на отделните компоненти на ж.п. линия Пловдив – Бургас не е източник на светлинно и топлинно излъчване и електромагнитни лъчения. При експлоатацията източници на електромагнитни полета се установяват в частта на електрозахранването на влаковите композиции, въздушните електропроводи и подстанции за средно и високо напрежение. При реализацията на ИП не се очаква стойностите на електрическите и магнитни полета на съоръженията за електротранспорт (захранване, сигнализация) да бъдат по-високи от съществуващите понастоящем.

1.15. Хигиенният експертен анализ доказва, че рехабилитацията и модернизацията на железопътното трасе, съобразени с изискванията за такъв род съоръжения и при вземането на необходимите мерки за защита, няма да доведе до значима промяна в здравния статус на населението и здравният риск може да се прогнозира като нисък.

1.15.1. Новите, по-добри технически параметри на трасето при сравнение със съществуващото, ще допринесат за по-равномерен и ефективен ход на железопътните състави, с което практически се избягва увеличаването на шумовите и праховите емисии. Това ще се отрази благоприятно на санитарно-хигиенните условия на околната среда и жизнената среда на населението.

1.15.2. При условия на правилно експлоатиране, инвестиционното предложение не се очаква да застраши здравето състояние на населението от района в близост до железопътното трасе.

1.16. В ДОВОС е направена оценка на възможните кумулативни ефекти от осъществяване на ИП съвместно с инфраструктурни и други обекти на територията по отношение на атмосферен въздух, шум, население и човешко здраве.

1.16.1. От анализите се посочва, че не се очаква кумулативен ефект по време на реализирането на компонентите на ИП. При изграждането на оптичния кабел, системите за сигнализации и внедряване на гарови централизации, не се очаква кумулативен ефект, предвид характера на предвидените дейности и незначителните изкопни дейности за полагане на оптичния кабел. При изграждане на надлезите (компонент 2) по време на изпълнението на строителните дейности по компонент 6 и 7 не се очаква кумулативен ефект в жилищни зони. Надлезът на км 192+625 (компонент 6) отстои на 450 м от с. Завой. Надлезът на км 219+390 (компонент 7) е в близост до промишлена зона. Строителните дейности по останалите компоненти ще бъдат завършени преди срока за изграждане на надлезите по компонент 2.

1.16.2. Не се очаква кумулативен ефект и по време на експлоатацията на компонентите на ИП, участващи от електрифицираната на железопътна линия Пловдив – Бургас.

1.16.3. Предполагаемият кумулативен ефект от фини прахови частици е от ж.п. трасе и АМ „Тракия“. От представеното разпределение на изолините на приземните концентрации на ФПЧ10 при оценяване на кумулативния ефект при всички подучастъци е видно, че няма зони с концентрации над средногодишната норма за опазване на човешкото здраве (0.04 мг/м³). Не се очаква замърсяване на приземния въздух над нормите за серни оксиди (Средноденоношната норма за опазване на човешкото здраве 0.125 мг/м³).

1.16.4. Кумулативен ефект от фактор „шум“ – направено е заключение, че по време на строителството при пресичане на железопътното трасе с пътища (от републиканската и общинска пътни мрежи), определящ за близките обекти с нормиран шумов режим е шумът, излъчван от строителната техника.

1.16.5. При пресичане на ж.п. трасе с пътища (от републиканската и общинска пътни мрежи), по време на експлоатация, може да се очаква кумулативно въздействие върху близо разположени обекти с нормиран шумов режим, от наслагването на шума, излъчван от двата

транспортни потока – релсов и автомобилен. В компонент 5 в участъка на с. Михайлово за жилищните терени, разположени непосредствено до общинския път, след надлеза, може да се очаква незначителен кумулативен ефект (до 0.5 dBA) от наслагването на шума от двата източника (успоредни един спрямо друг), като определящ е шумът от релсовия транспорт.

1.17. По отношение на риска от климатичните промени в краткосрочен план не се очаква драстично въздействие от изменението на климата върху транспортната схема и върху нивото на нейната ефективност. За промените в температурните режими, мерките за адаптация и превенция са заложили още при разработването на ИП. Във връзка с превенцията от наводнения следва да се изпълняват заложените мерки в Плановите за управление на риска от наводнения.

1.18. Въз основа на анализа, проведените огледи, проучвания, изследвания, изчисления и направената прогнозна оценка за въздействието на обекта, са предложени мерки, предвидени да предотвратят или намалят значителни вредни въздействия върху околната среда, както и план за изпълнение на тези мерки, които са постановени с настоящото решение.

1.19. Въздействието на емитираните замърсители по време на строителството и експлоатацията върху компонентите на околната среда е класифицирано като незначително, краткосрочно за периода на строителство, постоянно при експлоатация, пряко и обратимо, с малък териториален обхват, с незначителен кумулативен ефект, в съответствие с приетите национални и европейски нормативни изисквания и не предполага негативни въздействия върху здравето на хората, компонентите и факторите на околната среда.

1.20. Съгласно заключението на колектива от експерти по ОВОС, основано на принципите за предотвратяване на риска за човешкото здраве и осигуряване на устойчиво развитие на околната среда, предвидените в ИП дейности отговарят на нормативните изисквания на законодателството по околна среда. Не се очаква значително негативно въздействие върху компонентите на околната среда и здравето на хората, както на територията на железопътното трасе и в близост до железопътната линия, така и в трансграничен контекст.

2. Осъществяването на ИП ще допринесе за интегриране на Националната транспортна мрежа с Европейската с цел постигане на свързаност на транспортните мрежи на базата на общи стандарти. Модернизацията ще бъде извършена в съответствие с изискванията за оперативна съвместимост на инфраструктурата, системите за управление, експлоатация и безопасност, и цели подобряване на качеството на услугите на железопътния транспорт, чрез намаляване на времето за транзитно преминаване, повишаване на експлоатационните параметри по отношение на надеждност, техническа готовност и безопасност на транспортните операции.

3. Съгласно становища на Басейнова дирекция „Източнобеломорски район“ (БД ИБР) с вх. № ОВОС-83/12.01.2018 г. и вх. № ОВОС-83/24.04.2018 г. на МОСВ, ИП е допустимо от гледна точка на Плана за управление на речните басейни (ПУРБ) на ИБР и Плана за управление на риска от наводнения (ПУРН) на ИБР и постигане на целите за опазване на околната среда и мерките за постигане на добро състояние на водите.

3.1. Според представената информация, трасето на железопътната линия попада в границите на 26 повърхностни водни тела и 6 подземни водни тела. ИП засяга границите на зони за защита на водите – чувствителна зона „водосбор на р. Тунджа“, определена съгласно чл. 119а, ал. 1 от Закона за водите (ЗВ), включени в Раздел 3, точка 3.3.2 на ПУРБ на ИБР.

Участъци от железопътната линия попадат в два района със значителен потенциален риск от наводнения (РЗПРН): APSFR_MA_05 (Марица – Пловдив) и APSFR_TU_02 (Тунджа – Ямбол).

3.2. Реализацията на конкретното ИП не предвижда водовземане от подземни водоизточници.

3.3. По отношение на предвидените мерки в ПУРБ на ИБР за предложението няма предвидени забрани и ограничения. За ИП не са предвидени конкретни мерки в ПУРН на ИБР.

3.4. Степента на въздействие на ИП върху водите и водните екосистеми е оценена като незначителна, предвид характера на ИП – рехабилитация на съществуваща инфраструктура.

3.5. В ЗВ няма предвидени забрани и ограничения по отношение на ИП. При засягане на повърхностен воден обект, дейностите подлежат на разрешителен режим по ЗВ.

4. Според становище на Басейнова дирекция „Черноморски район“ (БД ЧР) с вх. № ОВОС-83/09.01.2018 г. дейностите по компоненти 4, 5, 6, 7 и 8 не попадат в териториалния обхват на БД ЧР. С писмо изх. № 04-01-202(2)/02.08.2017 г. е изразена допустимост спрямо ПУРБ и ПУРН на ЧР за басейново управление за дейностите по премахване на прелезите изграждане на новите надлези.

4.1. По отношение на ПУРН на ЧР част от трасето попада в определени райони с потенциален риск от наводнения в обхвата на БД ЧР: BG2_APSFR_SE_02 „Айтоска – Айтос“, BG2_APSFR_SE_06 „Съдиевска – Съдиево“ и BG2_APSFR_BS_07 „Черно море – Бургас“ и се залива при моделираните сценарии. В Програмата от мерки на ПУРН няма заложени конкретни мерки, касаещи ИП.

4.2. БД ЧР посочва, че ИП по компоненти 1, 2 и 3 може да се реализира при спазване на определени условия по ЗВ, включени в настоящото решение.

5. Съгласно предоставената информация от БД и ВиК дружества, са идентифицирани и представени в доклада засегнатите от реализацията на ИП санитарно-охранителни зони (СОЗ) около водоземни съоръжения за питейно-битово водоснабдяване – от подземни и минерални води в процедура по учредяване и вече учредени такива. Видно от документацията, ИП не засяга I пояс от СОЗ, в който се забранява всякаква дейност, освен поддържане на съоръженията.

6. Извършената оценка за съвместимостта на ИП с предмета и целите на опазване на засегнатите защитените зони дава възможност за вземане на решение съгласно чл. 39, ал. 12 от Наредбата за ОС. Реализацията на ИП по представените компоненти няма да доведе до значително отрицателно въздействие върху предмета и целите на опазване в защитени зони BG0000578 „Река Марица“, BG0000444 „Река Пясъчник“, BG0000429 „Река Стряма“, BG0000443 „Река Омуровска“, BG0000442 „Река Мартинка“, BG0000425 „Река Съзлийка“, BG0000418 „Керменски възвишения“, BG0000192 „Река Тунджа 1“, BG0000205 „Стралджа“, BG0000196 „Река Мочурица“ за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна, предвид следните обстоятелства:

- Реализирането на ИП няма да наруши целостта, структурата и функциите на защитените зони, тъй като при прилагане на предвидените мерки при реализацията по предложените компоненти няма да се засегнат значителни площи от местообитания на видове и природни местообитания, предмет на опазване.
- Степента на отрицателните въздействия, изразяващи се в загуба, увреждане и/или фрагментация на природни местообитания и местообитания на видове е незначителна, тъй като се засягат ограничени площи от тях.

6.1. Защитени зони BG0000578 „Река Марица“ и BG0000444 „Река Пясъчник“

Реализацията на инвестиционното предложение предвижда дейности в двете зони само по компонент 1 – *Проектиране и изграждане на системи за сигнализация и телекомуникация по железопътната линия Пловдив – Бургас*, и по-точно изграждането на оптичния кабел по линията Пловдив – Бургас, като я пресича на две места, изцяло чрез съществуващи мостови съоръжения. При инсталирането на оптичния кабел не се засягат природни местообитания и местообитания на видове, предмет на опазване в двете защитени зони, поради което въздействие върху тях няма да има.

6.2. Защитена зона BG0000429 „Река Стряма“

6.2.1. При реализирането на ИП зоната се пресича от Компонент 1 - *Проектиране и изграждане на системи за сигнализация и телекомуникация по железопътната линия Пловдив – Бургас*, и то от изграждането на оптичния кабел по линията Пловдив – Бургас, и от Компонент 4 - *Рехабилитация на железопътен участък Пловдив – Оризово*. Въздействия върху природни местообитания няма да има, т.к. при реализирането на двата компонента такива не се засягат.

6.2.2. По отношение на степента на въздействие върху местообитанията на видовете и техните популации, предмет на опазване в защитена зона BG0000429 „Река Стряма“, заключението е, че се очаква незначително въздействие, тъй като:

- Реализацията на предложението ще окаже пряко въздействие върху местообитанията само на един безгръбначен вид, предмет на опазване в зоната – Ценагрион (*Coenagrion ornatum*). Поради малката засегната площ – 0,005 % от потенциалните местообитания на този вид в зоната, въздействието върху него е оценено като незначително, което съответно не предполага значителни отрицателни въздействия върху числеността и структурата на популацията му. За всички други безгръбначни видове, предмет на опазване в защитената зона дейностите по реализация на компоненти 1 и 4 няма да има пряко или косвено въздействие.

Същото се отнася и за водните безгръбначни видове – реализацията на ИП ще окаже пряко въздействие върху местообитанията на бисерната мида (*Unio crassus*). По време на рехабилитацията ще бъдат увредени 0,008% от потенциалните местообитания на вида в зоната, но предвид временния характер на дейностите и липсата на трайно изменение, местообитанията ще се възстановят бързо след приключване на дейностите, поради което въздействието ще бъде незначително. Не се засягат местообитания на ручеен рак (*Austropotamobius torrentium*) и няма да има въздействие върху местообитания на вида.

- Реализацията на инвестиционното предложение засяга потенциални местообитания на следните видове риби, предмет на опазване в зоната – Европейска горчивка (*Rhodeus sericeus amarus*), Балкански щипок (*Sabanejewia aurata*), Обикновен щипок (*Cobitis taenia*), като прякото въздействие ще е временно и обратимо само по време на строителството, тъй като се засягат по-малко от 1% от площта на местообитанията им в зоната.

- Незначително по степен увреждане по време на строителство ще има върху потенциални местообитания на видовете земноводни – Южен гребенест тритон (*Triturus karelinii s.l.*) – 0,0023%, Червенокоремна бумка (*Bombina bombina*) – 0,0103 %, Жълтокоремна бумка (*Bombina variegata*) – 0,0020%. Прякото въздействие ще е временно и обратимо само по време на строителството, а възстановяването на местообитанията ще настъпи бързо, след приключване на строителните дейности. Поради малката засегната площ (по-малко от 1% от площта на местообитанията им в зоната), не се очаква промяна в природозащитното състояние (ПС) на видовете.

- Поради малката засегната площ от потенциални местообитания на видовете, въздействието върху влечугите също се оценява като незначително. Обхватът на строителните дейности ще засегне 0,0334% от потенциалните местообитания за Шипоопашата костенурка (*Testudo hermanni*), 0,0030% от потенциалните местообитания на обикновена блатна костенурка (*Emys orbicularis*) и 0,0037% от потенциалните местообитания на Пъстър смок (*Elaphe sauromates*). Не се очаква въздействие върху Шипобедрената костенурка (*Testudo graeca*), т.к. в обхвата на разглежданата територия видът отсъства и в него попадат само непригодни за вида местообитания.

- С реализацията на ИП ще бъдат засегнати минимални площи от местообитанията на бозайниците, предмет на опазване в зоната, поради което въздействието върху тях ще бъде незначително. В обхвата на трасето попадат 0,0049% от потенциалните местообитания на Видрата (*Lutra lutra*) и 0,0025% от потенциалните местообитания на Пъстър пор (*Vormela peregusna*). Въздействие върху Лалугер (*Spermophilus citellus*), Добруджански (среден) хомяк

(*Mesocricetus newtoni*) и Европейския вълк (*Canis lupus*) не се очаква да има, тъй като в обхвата на трасето липсват потенциални местообитания на видовете.

- Не се очаква въздействие върху видовете прилепи – Подковонос на Мехели (*Rhinolophus mehelyi*), Голям подковонос (*Rhinolophus ferrumequinum*), Южен подковонос (*Rhinolophus euryale*), Средиземноморски подковонос (*Rhinolophus blasii*), Широкоух прилеп (*Barbastella barbastellus*), Дългоух нощник (*Myotis bechsteinii*), Остроух нощник (*Myotis blythii*), Трицветен нощник (*Myotis emarginatus*), Голям нощник (*Myotis myotis*), т.к. реализацията на ИП не засяга техни убежища и потенциални местообитания. Въздействието върху видовете прилепи – Малък подковонос (*Rhinolophus hipposideros*), Дългопръст нощник (*Myotis capaccinii*), Дългокрил прилеп (*Miniopterus schreibersii*), предмет на опазване в защитената зона е незначително, тъй като ще бъдат засегнати минимални площи (под 1%) от потенциалните им хранителни местообитания и не се засягат пряко техни убежища.

6.2.3. Степента на фрагментиране/барьерен ефект на природните местообитания и местообитанията на видовете, предмет на опазване в зоната са оценени като незначителни и без въздействие, тъй като:

- Реализирането на ИП не засяга природни местообитания.

- Не се засягат местообитанията на част от двете групи безгръбначни, а при останалите въздействието е временно и обратимо.

- Реализацията на инвестиционното предложение може да създаде барьерен ефект на риби, предмет на опазване в зоната, само по време на строителните дейности, но предвид временния му характер, въздействието е оценено като незначително.

- Барьерен ефект се очаква само по време на строителство върху местообитания на видовете земноводни и влечуги, който ще е в незначителна степен, предвид краткия период и малката площ на засегнатите местообитания.

- Засяга се много малка площ от потенциалните хранителни местообитания на три вида прилепи, предмет на опазване в зоната. Барьерен ефект няма да има, тъй като реконструкцията на железопътната линия не прекъсва локални и сезонни миграционни коридори и не представлява непреодолима пречка при полета на прилепите.

- Барьерен ефект не се очаква за видовете бозайници, предмет на опазване, т.к. липсват потенциални местообитания за повечето от тях, а и ж.п. линия преминава през зоната чрез мостово съоръжение, което дава възможност за безопасното ѝ пресичане.

6.2.4. Реализирането на трасето няма да доведе до поява на значително по степен безпокойство върху популациите на видовете, предмет на опазване в зоната, предвид следното:

- Безгръбначните и рибите са нечувствителни към безпокойство, тъй като са с просто устроена (примитивна) нервна система. За видовете бозайници, земноводни и влечуги може да се очаква незначително безпокойство само по време на строителството. Не се очаква въздействие върху видовете прилепи и трите вида бозайници (Лалугер, Добруджански (среден) хомяк и Европейския вълк), предмет на опазване в зоната, т.к. не се засягат пряко или косвено техни местообитания.

6.2.5. Смъртността като възможно въздействие върху видовете, предмет на опазване в зоната е оценена като незначителна или без въздействие, тъй като:

- При безгръбначните пряка смъртност на индивиди е възможна по време на строителството само за бисерната мида, но въздействието е оценено като незначително, поради инцидентния характер и няма да доведе до промяна на ПС на вида. Реализацията на ИП не засяга пряко или косвено индивиди от всички останали безгръбначни, поради което смъртност не се очаква.

- По време на строителството въздействието смъртност на индивиди при рибите ще се изрази също в незначителна степен, като същото може да бъде сведено до минимум при условие, че по време на строителството на мостовите съоръжения не се допуска замърсяване (повишаване на турбовидността) на речното течение извън строителната площадка.

- От бозайниците, предмет на опазване в зоната незначителна по степен на въздействие смъртност, със случаен характер се очаква само за пъстрия пор. За останалите бозайници не се очаква смъртност, т.к. ж.п. линия преминава през зоната чрез мостово съоръжение, което дава възможност на видовете да я пресекат безопасно.

- Оценена е незначителна по степен на въздействие смъртност по време на експлоатацията на железопътната линия върху популациите на 3 от видовете прилепи, предмет на опазване в зоната, поради ниската численост на популациите им и евентуалния инцидентен характер.

- При строителството и експлоатацията на железопътната линия въздействието смъртност върху видовете земноводни е оценено като незначително, тъй като трасето в по-голямата си част преминава върху мост.

6.2.6. За всички природни местообитания и местообитания на видове, предмет на опазване в защитената зона, е оценено, че кумулативното въздействие няма да има.

6.3. Защитена зона BG0000443 „Река Омуровска“

6.3.1. Зоната се пресича от Компонент 1 и Компонент 5 - *Модернизация на железопътен участък Оризово-Михайлово*. В този участък полагането на оптичния кабел ще е въздушно. При реализацията на ИП ще се засегнат две природни местообитания, предмет на опазване в зоната - 3260 Равнинни или планински реки с растителност от *Ranunculion fluitantis* и *Callitricho-Batrachion* и 92A0 Крайречни галерии от *Salix alba* и *Populus alba*, от които по време на строителството ще бъдат унищожени, съответно фрагментирани площи под 1 % от представеността им в зоната, поради което въздействието върху тях се оценява като незначително. От площта местообитание 3260 в зоната се засягат 0,039%, а на 92A0 – 0,021%.

6.3.2. По отношение на степента на въздействие върху местообитанията на видовете и техните популации, предмет на опазване в защитена зона BG0000443 „Река Омуровска“, заключението е, че се очаква незначително въздействие, тъй като:

- Реализацията на инвестиционното предложение по този вариант ще окаже пряко въздействие върху местообитанията само на един безгръбначен вид, предмет на опазване в зоната – Ценагрион (*Coenagrion ornatum*). Поради малката засегната площ – 0,046% от потенциалните местообитания на този вид в зоната, въздействието върху него е оценено като незначително, което съответно не предполага значителни отрицателни въздействия върху числеността и структурата на популацията му. За всички други безгръбначни видове, предмет на опазване в защитената зона дейностите от реализация на ИП няма да имат пряко или косвено въздействие върху потенциални или ефективно заети местообитания.

Същото се отнася и за водните безгръбначни видове – реализацията на ИП по този вариант ще окаже пряко въздействие върху местообитанията на бисерната мида (*Unio crassus*). По време на рехабилитацията ще бъдат увредени 0,046% от потенциалните местообитания на вида в зоната, но предвид временния характер на дейностите и незначителната засегната площ от местообитанията ѝ, въздействието ще бъде незначително.

- Реализацията на ИП засяга потенциални местообитания на следните видове риби, предмет на опазване в зоната – Европейска горчивка (*Rhodeus sericeus amarus*) и Обикновен щипок (*Cobitis taenia*). Прякото въздействие ще е временно и обратимо, само по време на строителството и върху площ по-малка от 1 % от площта на местообитанията им в зоната. Не се очаква въздействие върху Балкански щипок (*Sabanejewia aurata*), т.к. в обхвата на ИП в границите на зоната липсват потенциални местообитания на вида.

- Незначително по степен увреждане по време на строителство ще има върху потенциални местообитания на видовете земноводни, предмет на опазване в зоната – Южен гребенест тритон (*Triturus karelinii s.l.*) – 0,0320%, Червенокоремна бумка (*Bombina bombina*) – 0,0693 %, Жълтокоремна бумка (*Bombina variegata*) – 0,0239%. Прякото въздействие ще е временно и обратимо, само по време на строителството, а възстановяването на местообитанията ще настъпи бързо, след приключване на строителните дейности. Поради

малката засегната площ (по-малко от 1% от площта на местообитанията им в зоната), не се очаква промяна в природозащитното състояние на видовете.

- Поради малката засегната площ от потенциални местообитания на видовете, въздействието върху влечугите също се оценява като незначително. Обхватът на строителните дейности ще засегне 0,0548% от потенциалните местообитания за Шипоопашата костенурка (*Testudo hermanni*), 0,0308% от потенциалните местообитания на Обикновена блатна костенурка (*Emys orbicularis*) и 0,0252% от потенциалните местообитания на Пъстър смок (*Elaphe sauromates*).

- С реализацията на ИП ще бъдат засегнати минимални площи от потенциалните местообитания само на Видрата (*Lutra lutra*) – 0,027%, поради което въздействието ще бъде незначително. За останалите видове бозайници въздействие няма да има, тъй като в обхвата на трасето липсват техни потенциални местообитания.

- Въздействието върху видовете прилепи - Малък подковонос (*Rhinolophus hipposideros*), Остроух нощник (*Myotis blythii*), □ Трицветен нощник (*Myotis emarginatus*), Голям нощник (*Myotis myotis*), предмет на опазване в защитената зона е незначително, тъй като ще бъдат засегнати минимални площи (под 1%) от потенциалните им хранителни местообитания и няма да се засягат пряко техни убежища. Не се очаква въздействие върху останалите видове прилепи, т.к. реализацията на ИП не засяга техни убежища и потенциални местообитания.

6.3.3. Степента на фрагментиране/бариерен ефект на природните местообитания и местообитанията на видовете, предмет на опазване в зоната са оценени като незначителни и без въздействие, тъй като:

- Реализирането на ИП ще засегне малка част от периферията на един полигон на местообитание 92A0, без да го разделя на части, което ще позволи да се запази структурата и характерния вид състав. За местообитание 3260 не се очаква фрагментация, т.к. то ще бъде премостено.

- Не се засягат пряко или косвено местообитания на част от безгръбначните видове, а при останалите въздействието е временно и обратимо.

- Реализацията на ИП няма да доведе до фрагментация на местообитания на видове риби, предмет на опазване в зоната, т.к. не се засягат или се засягат минимални площи от местообитанията им, които след приключване на строителството ще възстановят характеристиките си. Бариерен ефект може да възникне за някои от видовете риби, предмет на опазване в зоната, само по време на строителните дейности, но предвид временния му характер, въздействието е оценено като незначително.

- Фрагментация и бариерен ефект се очакват само по време на строителство върху местообитания на видовете земноводни и влечуги, които ще бъдат в незначителна степен, предвид краткия период на въздействие, малката площ на засегнатите местообитания и няма да доведат до промяна в ПС на видовете.

- Бариерен ефект не се очаква видовете прилепи, предмет на опазване в зоната, тъй като реконструкцията на ж.п. линията не прекъсва локални и сезонни миграционни коридори и не представлява непреодолима пречка при полета на прилепите.

- Може да има незначителна фрагментация само за видрата, но с приключване на строителството местообитанията ѝ ще се възстановят. Бариерен ефект не се очаква за останалите видове бозайници, предмет на опазване, т.к. железопътната линия преминава през зоната чрез мостово съоръжение, което дава възможност за безопасното ѝ пресичане, освен това в обхвата на трасето липсват потенциални местообитания на повечето от тях.

6.3.4. Реализирането на трасето няма да доведе до поява на значително по степен безпокойство върху популациите на видовете, предмет на опазване в зоната, предвид следното:

- Незначително безпокойство може да се очаква по време на строителството за видове земноводни, влечуги и бозайници, предмет на опазване в зоната – южен гребенест тритон,

червенокоремна бумка, жълтокоремна бумка, шипоопашата костенурка, обикновена блатна костенурка, пъстър смок, видра, пъстър пор, т.к. то ще бъде краткотрайно. По време на експлоатацията безпокойство за земноводните и влечугите няма да има, а за бозайниците нивата на безпокойство няма да са толкова високи, че да попречат на възвръщането и обитаването на отделни индивиди в района. Безгръбначните и рибите са нечувствителни към безпокойство, тъй като са с просто устроена (примитивна) нервна система. Не се очаква въздействие върху видовете прилепи и два вида бозайници, предмет на опазване в зоната, т.к. не се засягат пряко или косвено техни местообитания.

6.3.5. Смъртността като възможно въздействие върху видовете, опазвани в зоната е оценена като незначителна или без въздействие, тъй като:

- При безгръбначните пряка смъртност на индивиди е възможна по време на строителството само за бисерната мида, но въздействието ще бъде незначително, т.к. това биха били инцидентни случаи и няма да доведат до промяна на ПС на вида. Реализацията на ИП не засяга пряко или косвено индивиди от всички останали безгръбначни, предвид което смъртност не се очаква.

- По време на строителството незначителна смъртност се очаква при един вид риба – европейска горчивка, т.к. обхвата на строителните дейности е много малък и с временен характер. Същото може да бъде сведено до минимум при условие, че по време на строителството на мостовите съоръжения не се допуска замърсяване (повишаване на турбовидността) на речното течение извън строителната площадка. За останалите видове риби, предмет на опазване смъртност не се очаква, поради липсата на потенциални местообитания на видовете.

- От бозайниците, предмет на опазване в зоната незначителна по степен на въздействие смъртност се очаква само за пъстрия пор. За всички останали бозайници не се очаква смъртност, т.к. в обхвата на ИП в границите на зоната липсват потенциални местообитания на видовете и ж.п. линията преминава през зоната чрез мостово съоръжение, което дава възможност да я пресекат безопасно.

- За четири вида прилепи е оценена незначителна по степен на въздействие смъртност по време на експлоатацията на железопътната линия, поради евентуалния инцидентен характер. За останалите видове прилепи не се очаква смъртност, т.к. не се засягат потенциални и ловни местообитания на видовете.

- При строителството и експлоатацията на железопътната линия въздействието смъртност върху видовете земноводни и влечуги ще има случаен характер и няма да доведе до промяна на ПС на видовете.

6.3.6. За всички природни местообитания и местообитания на видове, предмет на опазване в защитената зона, е оценено, че кумулативното въздействие няма да има.

6.4. Защитена зона BG0000442 „Река Мартинка“

6.4.1. Зоната се пресича от Компонент 1 и Компонент 5. В този участък полагането на оптичния кабел ще е въздушно. Въздействия върху природни местообитания, предмет на опазване в защитената зона, няма да има, т.к. при реализирането на двата компонента такива не се засягат.

6.4.2. По отношение на степента на въздействие върху местообитанията на видовете и техните популации, предмет на опазване в защитена зона BG0000442 „Река Мартинка“, заключението е, че се очаква липса или незначително въздействие, тъй като:

- Реализацията на предложението ще окаже пряко въздействие върху местообитанията само на един безгръбначен вид, предмет на опазване в зоната – Ценагрион (*Coenagrion ornatum*). Поради малката засегната площ – 0,418% от потенциалните местообитания на този вид в зоната, въздействието върху него е оценено като незначително, което съответно не предполага значителни отрицателни въздействия върху числеността и структурата на популацията му. За всички други безгръбначни видове предмет на опазване в защитената

зона дейностите по реализация на ИП няма да имат пряко или косвено въздействие върху потенциални или ефективно заети местообитания.

Същото се отнася и за водните безгръбначни видове – реализацията на инвестиционното предложение по този вариант ще окаже пряко въздействие върху местообитанията на бисерната мида (*Unio crassus*). По време на строителните дейности ще бъдат засегнати 0,284% от потенциалните местообитания на вида в зоната, но предвид временния характер на дейностите и незначителната засегната площ, въздействието ще бъде незначително.

- Реализацията на ИП засяга потенциални местообитания на следните видове риби, предмет на опазване в зоната – Европейска горчивка (*Rhodeus sericeus amarus*), Балкански щипок (*Sabanejewia aurata*) и Обикновен щипок (*Cobitis taenia*), като прякото въздействие ще е временно и обратимо по време на строителството и ще се засегнат по-малко от 1% от площта на местообитанията им в зоната.

- Незначително по степен увреждане по време на строителство ще има върху потенциални местообитания на видовете земноводни, предмет на опазване в зоната. Южен гребенест тритон (*Triturus karelinii s.l.*) – 0,4366%, Червенокоремна бумка (*Bombina bombina*) – 0,4247%. Прякото въздействие ще е временно и обратимо само по време на строителството, а възстановяването на местообитанията ще настъпи бързо, след приключване на строителните дейности. Предвид факта, че се засягат по-малко от 1% от площта на местообитанията им в зоната, не се очаква промяна в природозащитното състояние (ПС) на видовете.

- Поради малката засегната площ от потенциални местообитания на видовете, въздействието върху влечугите също се оценява като незначително. Обхватът на строителните дейности ще засегне 0,4290% от потенциалните местообитания за Шипоопашата костенурка (*Testudo hermanni*), съответно 0,37358% от тези на Шипобедрената костенурка (*Testudo graeca*), Обикновена блатна костенурка (*Emys orbicularis*) – 0,4040% и 0,3413% от потенциалните местообитания на Пъстър смок (*Elaphe sauromates*).

- С реализацията на ИП ще бъдат засегнати минимални площи от потенциалните местообитания на следните видове бозайници в зоната – Лалугер (*Spermophilus citellus*) – 0,011% и Пъстър пор (*Vormela peregusna*) – 0,35%, поради което въздействието е оценено като незначително. Върху местообитания на □Видрата (*Lutra lutra*) въздействие няма да има, тъй като в обхвата на трасето липсват потенциални местообитания на вида.

6.4.3. Степента на фрагментиране/бариерен ефект на природните местообитания и местообитанията на видовете, предмет на опазване в зоната са оценени като незначителни и без въздействие, тъй като:

- Реализирането на ИП не засяга природни местообитания.

- Не се засягат пряко или косвено местообитания на част от безгръбначните, а при останалите въздействието е временно и обратимо.

- Реализацията на предложението няма да доведе до фрагментация на местообитания на видове риби, предмет на опазване в зоната, т.к. не се засягат или се засягат минимални площи от местообитанията на видовете, които след приключване на строителството ще се възстановят. Бариерен ефект може да възникне за някои от видовете риби, предмет на опазване в зоната, само по време на строителните дейности, но предвид временния му характер, въздействието е оценено като незначително. По време на експлоатацията бариерен ефект няма да има.

- Фрагментация и бариерен ефект се очакват само по време на строителство върху местообитания на видовете земноводни и влечуги, които ще бъдат в незначителна степен, предвид краткия период на въздействие, малката площ на засегнатите местообитания и няма да доведат до промяна в ПС на видовете.

- От видовете бозайници, предмет на опазване в зоната, може да има незначителна фрагментация само за лалугера, т.к. се засяга нищожна територия. Бариерен ефект не се

очаква за видовете бозайници, предмет на опазване, т.к. железопътната линия преминава през зоната чрез мостово съоръжение, което дава възможност за безопасното ѝ пресичане.

6.4.4. Реализирането на трасето няма да доведе до поява на значително по степен безпокойство върху популациите на видовете, предмет на опазване в зоната, предвид следното:

- Незначително безпокойство може да се очаква по време на строителството за видове земноводни, влечуги и бозайници, предмет на опазване в зоната – южен гребенест тритон, червенокоремна бумка, шипоопашата костенурка, шипобедрена костенурка, обикновена блатна костенурка, пъстър смок, лалугер, видра, пъстър пор, т.к. то ще бъде краткотрайно. По време на експлоатацията безпокойство за земноводните и влечугите няма да има, а за бозайниците нивата на безпокойство няма да са толкова високи, че да попречат на възвръщането и обитаването на отделни индивиди в района. Безгръбначните и рибите са нечувствителни към безпокойство, тъй като са с просто устроена (примитивна) нервна система.

6.4.5. Смъртността като възможно въздействие върху видовете, опазвани в зоната е оценена като незначителна или без въздействие, тъй като:

- При безгръбначните пряка смъртност на индивиди е възможна по време на строителството за бисерната мида и ценгариона, но въздействието ще бъде незначително, т.к. това биха били инцидентни случаи и няма да доведат до промяна на ПС на видовете. Реализацията на ИП не засяга пряко или косвено индивиди от всички останали безгръбначни, предвид което смъртност не се очаква.

- По време на строителството незначителна смъртност се очаква при два вида риби – европейска горчивка и балкански щипок, т.к. обхвата на строителните дейности е много малък и с временен характер. Същото може да бъде сведено до минимум при условие, че по време на строителството на мостовите съоръжения не се допуска замърсяване (повишаване на турбовидността) на речното течение извън строителната площадка. За обикновения щипок въздействие смъртност не се очаква, т.к. видът е устойчив на размътване на водното течение.

- От бозайниците, предмет на опазване в зоната незначителна по степен на въздействие смъртност се очаква само за пъстрия пор. За всички останали бозайници не се очаква смъртност, т.к. в обхвата на ИП в границите на зоната липсват потенциални местообитания на видовете и ж.п. линията преминава през зоната чрез мостово съоръжение, което дава възможност да я пресекат безопасно.

- При строителството и експлоатацията на железопътната линия въздействието смъртност върху видовете земноводни и влечуги ще бъде незначително, т.к. въздействието ще има случаен характер и няма да доведе до промяна на ПС на видовете.

6.4.6. За всички природни местообитания и местообитания на видове, предмет на опазване в защитената зона, е оценено, че кумулативното въздействие няма да има.

6.5. Защитена зона BG0000425 „Река Съзлийка“

Реализацията на ИП предвижда дейности в зоната само по Компонент 1. Пресичането става чрез съществуващо мостово съоръжение. При инсталирането на оптичния кабел не се засягат природни местообитания и местообитания на видове, предмет на опазване в защитената зона, предвид което въздействие върху тях няма да има.

6.6. Защитена зона BG0000418 „Керменски възвишения“

6.6.1. При реализирането на ИП зоната се пресича от Компонент 1 и Компонент 2 - *Премахване на прелезите и изграждане на надлези/подлез за железопътния участък Пловдив – Бургас*. Малка част от обхвата на предвидения надлез при км 151+770 попада в границите на защитената зона, като обхваща настилната на съществуващия път. Въздействия върху природни местообитания няма да има, т.к. при реализирането на двата компонента такива не се засягат.

6.6.2. По отношение на степента на въздействие върху местообитанията на видовете и техните популации, предмет на опазване в защитена зона BG0000418 „Керменски възвишения“, заключението е, че се очаква незначително въздействие, тъй като:

- По време на строителството се очаква незначително по степен увреждане върху потенциални местообитания на видовете земноводни – Южен гребенест тритон (*Triturus karelinii s.l.*), Червенокоремна бумка (*Bombina bombina*). Прякото въздействие ще е временно и обратимо само по време на строителството, а възстановяването на местообитанията ще настъпи бързо, след приключване на строителните дейности, не се очаква промяна в природозащитното състояние на видовете, предвид факта, че се засягат ограничени площи на местообитанията им в зоната.

- Поради малката засегната площ от потенциални местообитания на видовете, въздействието върху влечугите също се оценява като незначително.

- С реализацията на ИП ще бъдат засегнати минимални площи от местообитанията на Пъстрия пор (*Vormela peregusna*), поради което въздействието върху него ще бъде незначително. Въздействие върху Лалугер (*Spermophilus citellus*) и Добруджански (среден) хомяк (*Mesocricetus newtoni*) няма да има, тъй като в обхвата на трасето липсват потенциални местообитания на видовете.

- Не се очаква въздействие върху видовете прилепи – Подковонос на Мехели (*Rhinolophus mehelyi*), Дългопръст нощник (*Myotis capaccinii*), т.к. реализацията на ИП не засяга косвено или пряко техни убежища, потенциални и ловни местообитания.

6.6.3. Степента на фрагментиране/бариерен ефект на природните местообитания и местообитанията на видовете, предмет на опазване в зоната са оценени като незначителни и без въздействие, тъй като:

- Реализирането на ИП не засяга природни местообитания.

- Фрагментация и бариерен ефект не се очакват върху местообитания на видовете земноводни и влечуги, т.к. в обхвата на ИП в зоната липсват потенциални местообитания на видовете.

- Не се засягат пряко или косвено убежища, потенциални и ловни местообитания на видовете прилепи, предмет на опазване в зоната.

- Не се очаква за видовете бозайници, предмет на опазване, т.к. в обхвата на ИП в границата на защитената зона липсват потенциални местообитания на видовете.

6.6.4. Реализирането на трасето няма да доведе до поява на значително по степен безпокойство върху популациите на видовете, предмет на опазване в зоната, предвид следното:

- За пъстрия пор и видовете земноводни и влечуги може да се очаква незначително безпокойство само по време на строителството. Не се очаква въздействие върху видовете прилепи, лалугера и добруджанския хомяк, предмет на опазване в зоната, т.к. не се засягат пряко или косвено техни местообитания.

6.6.5. Смъртността като възможно въздействие върху видовете, опазвани в зоната е оценена като незначителна или без въздействие, тъй като:

- За бозайниците, земноводните и влечугите, предмет на опазване в зоната, не се очаква смъртност, т.к. обхвата на строителните дейности е ограничен.

- Не се очаква въздействие смъртност върху популациите на видовете прилепи, предмет на опазване в зоната.

6.6.6. За всички природни местообитания и местообитания на видове, предмет на опазване в защитената зона, е оценено, че кумулативното въздействие няма да има.

6.7. Защитена зона BG0000192 „Река Тунджа 1“

6.7.1. Зоната се пресича от Компонент 1 и Компонент 6 – Модернизация на жп участък Ямбол – Зимница, при гара Завой. При реализацията на ИП ще се засегнат три природни местообитания, предмет на опазване в зоната – 3260 Равнинни или планински реки с растителност от *Ranunculion fluitantis* и *Callitricho-Batrachion*, 91F0 Крайречни смесени гори

от *Quercus robur*, *Ulmus laevis* и *Fraxinus excelsior* или *Fraxinus angustifolia* покрай големи реки (*Ulmion minoris*) и 92A0 Крайречни галерии от *Salix alba* и *Populus alba*, за които по време на строителството ще бъдат унищожени, съответно фрагментирани площи под 1% от представеността им в зоната, поради което въздействието върху тях се оценява като незначително. Очаква се да бъдат засегнати 0,019% от площта местообитание 3260 в зоната; 0,36% от 91F0 и 0,25% за 92A0.

Реализирането на ИП не засяга находища на растителни видове, предмет на опазване в защитената зона.

6.7.2. По отношение на степента на въздействие върху местообитанията на видовете и техните популации, предмет на опазване в защитена зона BG0000192 „Река Тунджа 1“, заключението е, че се очаква незначително въздействие, тъй като:

- Реализацията на ИП по този вариант ще окаже пряко въздействие върху местообитанията следните безгръбначни видове, предмет на опазване в зоната – *Ophiogomphus cecilia*, Ценагрион (*Coenagrion ornatum*), Бръмбар рогач (*Lucanus cervus*), Обикновен сечко (*Cerambyx cerdo*), Буков сечко (*Morimus funereus*). Поради малката засегната площ (под 1%) от потенциалните местообитания на тези видове в зоната, въздействието върху тях е оценено като незначително, което съответно не предполага значителни отрицателни въздействия върху числеността и структурата на популацията им. За Алпийската розалия (*Rosalia alpina*) не се очаква дейностите по реализация на ИП да имат пряко или косвено въздействие върху потенциални или ефективно заети местообитания, т.к. видът не е определян и намиран в нея.

Същото се отнася и за водните безгръбначни видове – реализацията на инвестиционното предложение по този вариант ще окаже пряко въздействие върху местообитанията на бисерната мида (*Unio crassus*). По време на строителните дейности ще бъдат засегнати 0,0307% от потенциалните местообитания на вида в зоната, но предвид временния характер на дейностите и незначителната площ, въздействието ще бъде незначително. Не се очакват въздействия върху Ручеен рак (*Austropotamobius torrentium*), тъй като в мястото на пресичане на река Тунджа от ж.п. трасе отсъстват благоприятни екологични условия за ручейния рак.

- Реализацията на ИП засяга потенциални местообитания на следните видове риби, предмет на опазване в зоната – Европейска горчивка (*Rhodeus sericeus amarus*) и Обикновен щипок (*Cobitis taenia*), като прякото въздействие ще е временно и обратимо по време на строителството и ще се засягат по-малко от 1% от площта на местообитанията им в зоната.

- Незначително по степен увреждане по време на строителство ще има върху потенциални местообитания на видовете земноводни, предмет на опазване в зоната. Южен гребенест тритон (*Triturus karelinii s.l.*) - 0,028%, Червенокоремна бумка (*Bombina bombina*) – 0,077%. Прякото въздействие ще е временно и обратимо само по време на строителството, а възстановяването на местообитанията ще настъпи бързо, след приключване на строителните дейности. Предвид факта, че се засягат по-малко от 1% от площта на местообитанията им в зоната, не се очаква промяна в ПС на видовете.

- Поради малката засегната площ от потенциални местообитания на видовете, въздействието върху влечугите също се оценява като незначително. Обхватът на строителните дейности ще засегне 0,142% от потенциалните местообитания за Шипоопашата костенурка (*Testudo hermanni*), 0,189% от тези на Шипобедрена костенурка (*Testudo graeca*), 0,081% от потенциалните местообитания на Обикновена блатна костенурка (*Emys orbicularis*) и 0,062% от потенциалните местообитания на Пъстър смок (*Elaphe sauromates*).

- С реализацията на ИП ще бъдат засегнати минимални площи от потенциалните местообитания в зоната на два вида бозайници Видрата (*Lutra lutra*) – 0,016% и Пъстрия пор (*Vormela peregusna*) – 0,0008%, поради което въздействието ще бъде незначително. За останалите видове въздействие не се очаква да има, тъй като в обхвата на трасето липсват потенциални местообитания за тях.

- Въздействието върху видовете прилепи - Подковонос на Мехели (*Rhinolophus mehelyi*), Малък подковонос (*Rhinolophus hipposideros*), Голям подковонос (*Rhinolophus ferrumequinum*), Южен подковонос (*Rhinolophus euryale*), Средиземноморски подковонос (*Rhinolophus blasii*), Остроух нощник (*Myotis blythii*), Дългопръст нощник (*Myotis capaccinii*), Трицветен нощник (*Myotis emarginatus*), Голям нощник (*Myotis myotis*), Дългокрил прилеп (*Miniopterus schreibersii*), предмет на опазване в защитената зона е незначително, тъй като ще бъдат засегнати минимални площи (под 1%) от потенциалните им хранителни местообитания, не се засягат пряко и техни убежища. Засягат се минимални площи от потенциални местообитания само на два от видовете - Широкоух прилеп (*Barbastella barbastellus*), Дългоух нощник (*Myotis bechsteinii*).

6.7.3. Степента на фрагментиране/бариерен ефект на природните местообитания и местообитанията на видовете, предмет на опазване в зоната са оценени като незначителни и без въздействие, тъй като:

- Реализирането на ИП ще засегне малка част от периферията на един полигон на местообитание 91F0 и местообитание 92A0, без да ги разделя на части, което ще позволи да се запази структурата и характерния им видов състав. За местообитание 3260 не се очаква фрагментация, т.к. то ще бъде премостено.

- Предвид малките площи на засягане не се очаква въздействие върху безгръбначни.

- Реализацията на ИП няма да доведе до фрагментация на местообитания на видове риби, предмет на опазване в зоната, т.к. не се засягат или се засягат минимални площи от местообитанията на видовете, които след приключване на строителството ще се възстановят. ИП може да създаде временен бариерен ефект по време на строителството, но предвид временния му характер и ограничения обхват, въздействието е оценено като незначително.

- Фрагментация и бариерен ефект се очакват само по време на строителство върху местообитания на видовете земноводни и влечуги, които ще бъдат в незначителна степен, предвид краткия период на въздействие, малката площ на засегнатите местообитания и няма да доведат до промяна в ПС на видовете.

- Бариерен ефект не се очаква за видовете прилепи, предмет на опазване в зоната, тъй като реконструкцията на ж.п. линията не прекъсва локални и сезонни миграционни коридори и не представлява непреодолима пречка при полета на прилепите.

- Незначителна фрагментация може да има само за пъстрия пор, т.к. засегнатата площ от местообитанията на вида е изключително малка и оставащата незасегната част ще е достатъчна да не предизвика промяна в структурата и функциите на популацията. За останалите видове бозайници фрагментация и бариерен ефект не се очаква, т.к. ж.п. линията преминава през зоната чрез мостово съоръжение, което дава възможност за безопасното ѝ пресичане, а също така и поради факта, че липсват потенциални местообитания за повечето от тях.

6.7.4. Реализирането на трасето няма да доведе до поява на значително по степен безпокойство върху популациите на видовете, предмет на опазване в зоната, предвид следното:

- безпокойство може да се очаква по време на строителството за видове земноводни, влечуги и бозайници, предмет на опазване в зоната – южен гребенест тритон, червенокоремна бумка, шипоопашата костенурка, шипобедрена костенурка, обикновена блатна костенурка, пъстър смок, видра, пъстър пор, но то ще бъде незначително, т.к. то ще бъде краткотрайно и с ограничен обхват. По време на експлоатацията безпокойство за земноводните и влечугите няма да има, а за бозайниците нивата на безпокойство няма да са толкова високи, че да попречат на възвръщането и обитаването на отделни индивиди в района. Безгръбначните и рибите са нечувствителни към безпокойство, тъй като са с просто устроена (примитивна) нервна система.

- Очаква се средно по степен безпокойство за два вида прилепи - Широкоух прилеп и Дългоух нощник. Не се очаква въздействие върху останалите видове прилепи, предмет на опазване в зоната, т.к. не се засягат пряко или косвено убежища на видовете.

6.7.5. Смъртността като възможно въздействие върху видовете, опазвани в зоната е оценена като незначителна или без въздействие, тъй като:

- При безгръбначните пряка смъртност на индивиди е възможна по време на строителството за бисерната мида, бръмбар рогач, обикновен сечко, буков сечко, но въздействието ще бъде незначително, т.к. това биха били инцидентни случаи и няма да доведат до промяна на ПС на видовете. Реализацията на ИП не засяга пряко или косвено индивиди от всички останали безгръбначни, предвид което смъртност не се очаква.

- По време на строителството незначителна смъртност се очаква при един вид риба – европейска горчивка, т.к. обхвата на строителните дейности е много малък и с временен характер. Същото може да бъде сведено до минимум при условие, че по време на строителството на мостовите съоръжения не се допуска замърсяване (повишаване на турбовидността) на речното течение извън строителната площадка. За другия вид риба, предмет на опазване смъртност не се очаква, т.к. той е устойчив на размътване на водното течение.

- При строителството и експлоатацията на железопътната линия въздействието смъртност върху видовете земноводни и влечуги ще бъде незначително, т.к. въздействието би имало случаен характер и няма да доведе до промяна на ПС на видовете.

- От бозайниците, предмет на опазване в зоната незначителна по степен на въздействие смъртност се очаква само за пъстрия пор. За всички останали бозайници не се очаква смъртност, т.к. в обхвата на ИП в границите на зоната липсват потенциални местообитания на видовете и ж.п. линията преминава през зоната чрез мостово съоръжение, което дава възможност да я пресекат безопасно.

- Оцененото като средно по степен въздействието върху популациите на двата вида горски прилепи ще бъде намалено до незначително с прилагане на предложената смекчаваща мярка. За останалите видове прилепи е оценена незначителна по степен на въздействие смъртност по време на експлоатацията на железопътната линия, поради евентуалния инцидентен характер.

6.7.6. От всички природни местообитания и местообитания на видове, предмет на опазване в защитената зона е оценено, че незначително кумулативно въздействие ще има за новоустановеното природно местообитание 92A0, предвид малката засегната площ от полигона на местообитанието в зоната (под 1%). По отношение на местообитанията на видовете е оценен незначителен кумулативен ефект.

6.8. Защитена зона BG0000205 „Стралджа“

6.8.1. При реализирането на ИП зоната се пресича от Компонент 1 и Компонент 8 - *Рехабилитация на железопътната отсечка Стралджа-Церковски в участъка от км 217+210 до км 219+059*. В района на зоната ще бъдат инсталирани подземно два оптични кабела, които ще бъдат положени в изкопи от двете страни на железния път. Въздействия върху природни местообитания няма да има, т.к. при реализирането на двата компонента такива не се засягат.

6.8.2. По отношение на степента на въздействие върху местообитанията на видовете и техните популации, предмет на опазване в защитена зона BG0000205 „Стралджа“, заключението е, че се очаква незначително въздействие, тъй като:

- Реализацията на ИП ще окаже пряко въздействие върху местообитанията на Ценагрион (*Coenagrion ornatum*), но поради малката засегната площ (под 1%) от потенциалните местообитания на вида в зоната, въздействието е оценено като незначително. Не се очаква въздействие върху местообитанията на бисерната мида (*Unio crassus*), тъй като не се засягат пряко или косвено потенциални и ефективно заети местообитания на вида.

- Реализацията на предложението не засяга потенциални местообитания на видовете риби, предмет на опазване в зоната, подари което не се очаква въздействие.

- Върху видовете земноводни се очаква въздействие само по време на строителството, като за южния гребенест тритон се очаква временно увреждане на 1,125% от общата площ на картираните местообитания. Това въздействие е оценено като незначително, т.к. има временен характер и след приключване на строителните дейности засегнатите местообитания ще се възстановят без да се доведат до промяна в природозащитното състояние на вида.

- Поради малката засегната площ от потенциални местообитания на видовете – обикновена блатна костенурка и пъстър смок, въздействието върху влечугите се оценява като незначително. По време на строителството временно ще бъдат засегнати съответно 1,121% и 2,128% от общата площ на картираните местообитания на шипоопашата и шипобедрена костенурка, но предвид временния характер на строителните дейности, както и очакваното възстановяване на местообитанията след приключване на строителството, въздействието е оценено като незначително.

- С реализацията на ИП ще бъдат засегнати минимални площи от потенциални местообитания на Пъстрия пор, поради което въздействието върху него ще бъде незначително. Въздействие върху останалите видове бозайници, предмет на опазване в зоната не се очаква да има, тъй като в обхвата на трасето липсват техни потенциални местообитания.

6.8.3. Степента на фрагментиране/барьерен ефект на природните местообитания и местообитанията на видовете, предмет на опазване в зоната са оценени като незначителни и без въздействие, тъй като:

- Реализирането на ИП не засяга природни местообитания.

- Не се очаква въздействие, предвид временния характер на дейностите.

- Реализацията на ИП няма да доведе до фрагментация на местообитания на видовете риби, предмет на опазване в зоната, както и да предизвика барьерен ефект, т.к. не се засягат местообитания на видовете.

- Фрагментация и барьерен ефект се очаква в незначителна степен за земноводните, предмет на опазване в зоната, както и за пъстрия смок, т.к. въздействие може да има само по време на строителството, но то ще бъде краткотрайно и обратимо. Не се очаква въздействие върху шипоопашатата и шипобедрената костенурки. Барьерен ефект може да има за обикновената блатна костенурка по време на експлоатацията, тъй като релсите представляват трудно преодолима преграда за костенурките, а бетонните канавки с отвесни (или почти отвесни) стени са практически непреодолими. В случая барьерния ефект ще бъде смекчен с проектираните водостоци. Въздействието ще бъде незначително, т.к. не предполага промяна ПС на вида.

- Не се очаква въздействие за видовете бозайници – лалугер и видра, т.к. в обхвата на ИП в границата на защитената зона липсват потенциални местообитания на видовете. Незначително по степен въздействие се очаква за пъстрия пор, предвид факта, че железопътната линия е разположена в периферията на полигон с потенциални местообитания на вида.

6.8.4. Реализирането на трасето няма да доведе до поява на значително по степен безпокойство върху популациите на видовете, предмет на опазване в зоната, предвид следното:

- За видовете бозайници, земноводни и влечуги може да се очаква незначително безпокойство само по време на строителството, т.к. въздействието ще има временен характер и ще бъде върху ограничена площ. Безгръбначните и рибите са нечувствителни към безпокойство, тъй като са с просто устроена (примитивна) нервна система.

6.8.5. Смъртността като възможно въздействие върху видовете, опазвани в зоната е оценена като незначителна или без въздействие, тъй като:

- Не се засягат пряко безгръбначни индивиди, предвид което не се очаква въздействие.

- Не се очаква въздействие, т.к. в обхвата на ИП в границите на зоната липсват потенциални местообитания на видовете.

- За два вида от бозайниците – лалугер и пъстър пор е оценено незначително по степен въздействие, т.к. то би имало инцидентен характер. ИП не засяга потенциални местообитания на видрата, поради което за нея не се очаква смъртност.

- Очаква се незначително по степен въздействие за земноводните и влечугите, предмет на опазване в зоната, т.к. въздействието ще има случаен характер и няма да доведе до промяна на ПС на видовете.

6.8.6. За всички природни местообитания и местообитания на видове, предмет на опазване в защитената зона, е оценено, че кумулативното въздействие няма да има.

6.9. Защитена зона BG0000196 „Река Мочурица“

6.9.1. При реализирането на ИП зоната се пресича от Компонент 1 и Компонент 2. Въздействия върху природни местообитания няма да има, т.к. при реализирането на двата компонента такива не се засягат.

6.9.2. По отношение на степента на въздействие върху местообитанията на видовете и техните популации, предмет на опазване в защитена зона BG0000196 „Река Мочурица“, заключението е, че се очаква незначително въздействие, тъй като:

- Реализацията на ИП ще окаже пряко въздействие върху местообитанията на Ценагрион (*Coenagrion ornatum*), но поради малката засегната площ (под 1%) от потенциалните местообитания на вида в зоната, въздействието е оценено като незначително. Не се очаква въздействие върху местообитанията на Лицена (*Lycaena dispar*), Бръмбар рогач (*Lucanus cervus*), Обикновен сечко (*Cerambyx cerdo*), Буков сечко (*Morimus funereus*), *Paracaloptenus caloptenoides*, бисерната мида (*Unio crassus*), тъй като не се засягат пряко или косвено потенциални и ефективно заети местообитания на вида.

- Реализацията на предложението не засяга местообитания на видовете риби, предмет на опазване в зоната, подари което не се очаква въздействие.

- Върху видовете земноводни се очаква въздействие, но предвид малката засегната площ от потенциалните местообитания на видовете в зоната (0,01% от тези на южен гребенест тритон, червенкоремна и жълтокоремна бумка), то е оценено като незначително.

- Поради малката засегната площ от потенциални местообитания на видовете влечуги, предмет на опазване в зоната, въздействието върху влечугите се оценява като незначително.

- С реализацията на ИП ще бъдат засегнати минимални площи от потенциални местообитания на следните видове бозайниците, предмет на опазване в зоната - Лалугер (*Spermophilus citellus*), Пъстър пор (*Vormela peregusna*), Добруджански (среден) хомяк (*Mesocricetus newtoni*), поради което въздействието върху тях ще бъде незначително. Въздействие върху останалите видове бозайници (европейски вълк и видра) не се очаква да има, тъй като в обхвата на трасето липсват потенциални местообитания на видовете.

6.9.3. Степента на фрагментиране/бариерен ефект на природните местообитания и местообитанията на видовете, предмет на опазване в зоната са оценени като незначителни и без въздействие, тъй като:

- Реализирането на ИП не засяга природни местообитания.

- Не се очаква въздействие върху видовете безгръбначни, предвид временния характер на дейностите.

- Реализацията на предложението няма да доведе до фрагментация на местообитания на видовете риби, предмет на опазване в зоната, както и да предизвика бариерен ефект, т.к. не се засягат местообитания на видовете.

- Фрагментация и бариерен ефект се очаква в незначителна степен за земноводните и влечугите, предмет на опазване в зоната, т.к. въздействие може да има само по време на строителството, но то ще бъде краткотрайно и обратимо.

- Не се очаква въздействие за европейския вълк и видрата, т.к. в обхвата на ИП в границата на защитената зона липсват потенциални местообитания на видовете. Незначително по степен въздействие се очаква за останалите бозайници, предмет на опазване в зоната, предвид факта, че железопътната линия е разположена в периферията само на един полигон с потенциални местообитания на видовете и останалата незасегната част е достатъчна, за да се използва от тях.

6.9.4. Реализирането на трасето няма да доведе до поява на значително по степен безпокойство върху популациите на видовете, предмет на опазване в зоната, предвид следното:

- Не се очаква безпокойство върху европейски вълк, т.к. не се засягат местообитания на вида. За останалите видове бозайници, земноводни и влечуги може да се очаква незначително безпокойство само по време на строителството, т.к. въздействието ще има временен характер и ще бъде върху ограничена площ. Безгръбначните и рибите са нечувствителни към безпокойство, тъй като са с просто устроена (примитивна) нервна система.

6.9.5. Смъртността като възможно въздействие върху видовете, опазвани в зоната е оценена като незначителна или без въздействие, тъй като:

- Смъртност на индивиди не се очаква за нито една от групите животни, т.к. строителната техника се движи с ниска скорост и строителните дейности са с ограничен обхват, което не предполага засягане на отделни индивиди.

6.9.6. За всички природни местообитания и местообитания на видове, предмет на опазване в защитената зона, е оценено, че кумулативното въздействие може да има, но т.к. с настоящото ИП се засягат много малки площи от местообитания на 6 вида, предмет на опазване в зоната, както и че не се очаква смъртност на индивиди, кумулативният ефект е оценен като незначителен.

6.10. Защитена зона BG0002028 „Комплекс Стралджа“ за опазване на дивите птици

6.10.1. Реализацията на ИП „Рехабилитация на железопътна линия Пловдив – Бургас, Фаза 2“ няма да окаже въздействие върху целостта и структурата на защитена зона BG0002028 „Комплекс Стралджа“, тъй като с обхвата на Компонент 8 пряко ще бъдат засегнати 0,263 дка, като те са предимно част от габарита на съществуващата ж.п. линия, прилежаща рудерална растителност – 0,009 дка, както и 0,003 дка полски път. В границите на ЗЗ попада и част от обхвата на новопредвиден надлез на км 219+390 по Компонент 2. В границите на обхвата влизат габарита на съществуващия път в непосредствена близост до цех за производство на алкохолни напитки, както и част от прилежащата му рудерална растителност. Подобни местообитания, в непосредствена близост до съществуващата железопътна линия, са непригодни както за гнездене, така и за хранене на видовете птици, предмет на опазване в ЗЗ.

6.10.2. При реализация на двата компонента на ИП не се очаква да има фрагментация, т.к. не се засягат гнездови и/или трофични местообитания на видове птици, предмет на опазване в зоната. Бариерен ефект също няма да има, предвид факта, че конструктивните изменения на железопътната линия не създават непреодолими препятствия при полета на индивидите.

6.10.3. По време на експлоатация повишен риск от смъртност може да има за 27 вида птици, предмет на опазване в зоната - *Egretta alba*, *Ciconia ciconia*, *Buteo rufinus*, *Circus aeruginosus*, *Circus cyaneus*, *Circus pygargus*, *Milvus migrans*, *Crex crex*, *Burhinus oedipnemus*, *Coracias garrulus*, *Emberiza hortulana*, *Lanius collurio*, *Lanius minor*, *Ardea cinerea*, *Accipiter nisus*, *Buteo buteo*, *Falco tinnunculus*, *Vanellus vanellus*, *Calidris alpina*, *Limosa limosa*, *Tringa erythropus*, *Tringa nebularia*, *Tringa ochropus*, *Tringa stagnatilis*, *Tringa totanus*, *Larus cachinnans*, *Merops apiaster*. Тъй като се очаква трафикът да е сравнително малък (към 2045 г. само 8 бързи влака през светлата част на денонощието, когато повечето видове са активни), вероятността от инциденти е ниска и ще има случаен характер. Въздействието върху

популациите на тези видове в зоната ще е незначително. Въпреки това, с оглед принципа на предпазливостта, е предложено провеждане на мониторинг, с цел да се докаже, че това е така или ако не – да се предложат съответни смекчаващи мерки – оградяване на трасето двустранно с телена/оградна мрежа с височина минимум 4 м от кота релса.

6.10.4. Известно безпокойство може да се очаква по време на строителството за 25 вида птици, предмет на опазване в зоната - *Egretta alba*, *Ciconia nigra*, *Accipiter brevipes*, *Aquila chrysaetos*, *Aquila heliaca*, *Aquila pomarina*, *Buteo rufinus*, *Circaetus gallicus*, *Circus aeruginosus*, *Circus cyaneus*, *Circus pygargus*, *Milvus migrans*, *Pernis apivorus*, *Falco vespertinus*, *Ardea cinerea*, *Accipiter nisus*, *Buteo buteo*, *Falco subbuteo*, *Calidris alpina*, *Limosa limosa*, *Tringa erythropus*, *Tringa nebularia*, *Tringa ochropus*, *Tringa stagnatilis*, *Tringa totanus*. Предвид ограничения му обхват като площ, респективно като продължителност в рамките на зоната, въздействието ще е незначително. По време на експлоатацията нивата на безпокойство няма да са толкова високи, че да попречат на използването на съседните площи от индивиди на тези видове. Въздействието ще е незначително.

6.10.5. ИП не засяга местообитания на видове птици, предмет на опазване в зоната. Смъртност по време на експлоатацията може да има за единични индивиди, като за защитената зона не е идентифицирано друго ИП, което има вероятност да окаже значителна смъртност (за трасето на АМ Тракия са предвидени съответните мерки). Предвид горното, кумулативни въздействия върху видове птици, предмет на опазване в зоната, няма да има.

7. Национален институт за недвижимо културно наследство (НИНКН) с писмо с вх. № ОВОС-83/19.04.2018 г. на МОСВ, изразява становище, че в документацията коректно са отразени данните за наличие на недвижими културни ценности в обхвата на трасето, въздействието на ИП върху обектите на културното наследство в етапите на реализация и експлоатация на железопътната линия, както и мерките за тяхното опазване. НИНКН изисква за компонент 2, където не са проведени предварителни теренни проучвания за издирване на археологически обекти, те да бъдат реализирани преди началото на строителството, което е включено като условие в настоящото решение.

8. По отношение на направените анализ и оценка на значимостта на положителните и отрицателните въздействия върху човека и възможен здравен риск от реализацията на ИП, Министерство на здравеопазването (МЗ) с писма вх. № ОВОС-83/24.04.2018 г. на МОСВ и изх. № 04-09-55/02.07.2018 г., изразява следното:

8.1. Представена е информация за отстоянията на водоземни съоръжения за питейно-битови цели, за които не са учредени СОЗ от трасето на железопътната линия, на базата на което се потвърждава възможността за ситуиране около тези водоизточници на пояс I на СОЗ, който да не се засяга от трасето на линията. Потвърждава се направения извод, че не се очаква строителството и експлоатацията на железопътната линия да доведе до съществено негативно влияние върху подземните и повърхностните води, съответно върху дебита и качеството на водите, ползвани за питейно-битово водоснабдяване.

8.2. Тъй като линията е изцяло електрифицирана няма да има съществено негативно влияние върху нейната експлоатация и по отношение замърсяването на атмосферния въздух.

8.3. Не се очакват наднормени стойности на електромагнитни полета при спазване на изискванията на националното законодателство относно източниците на нейонизиращи лъчения.

8.4. За населените места, където от направените анализи и изчисления се очакват наднормени нива на шум при експлоатация на линията са поставени изисквания за изграждане на шумозащитни съоръжения.

8.5. Въз основа на документацията, МЗ дава положителна оценка на доклада, според който не се очаква възникване на здравен риск за населението при рехабилитацията и последващата нормална експлоатация на участъците от железопътната линия Пловдив – Бургас, включени във фаза 2.

9. При провеждане на процедурата по ОВОС са извършени консултации със заинтересувани лица. Осигурен е обществен достъп до доклада за ОВОС с всички приложения към него, включително и ДОСВ, като:

След положителна оценка на качеството му, ДОСВ е предоставен за обществен достъп по смисъла на чл. 25 от Наредбата за ОС, като в едномесечния срок не са постъпили писмени мотивирани становища и писма от заинтересовани лица. В тази връзка, не са налице обстоятелствата по чл. 39, ал. 10 от Наредбата за ОС, които да налагат извършване на допълнителни проучвания и анализи или събиране на допълнителна научна информация.

Проведени са срещи за обществено обсъждане в определените като засегнати общини на 14 и 15 юни 2018 г. в община Чирпан, община Братя Даскалови, община Раковски, община Родопи, община Марица, община Пловдив и в периода 18 – 21.06.2018 г. в община Стара Загора, община Нова Загора, община Сливен, община Ямбол, община Тунджа, община Стралджа, община Карнобат, община Айтос, община Бургас и община Камено, съвместно със засегнатите кметства. От възложителя е изготвено становище по смисъла на чл. 17, ал. 5 от Наредбата за ОВОС по предложенията, препоръките и мненията в резултат на общественото обсъждане, което е представено в МОСВ с писмо вх. № ОВОС-83/25.06.2018 г., както и на засегнатите общини и кметства за осигуряване на обществен достъп. Със същото писмо са предоставени протоколите от проведените срещи за обществено обсъждане, с приложения към тях списъци на присъствалите. На срещата за обществено обсъждане в община Стара Загора е проявен интерес относно очакваните превишения на нивата на шум в околната среда в района на с. Михайлово. Дадени са разяснения, че с подобряване състоянието на железопътната инфраструктура в резултат на изпълнение на дейностите, ще се създадат условия за по-високи скорости на влаковото движение, като за намаляване нивата на шум в ДОВОС са предвидени мерки за проектиране и изграждане на шумозащитни екрани. По отношение на препоръките на БД ЧР, в становището е предоставена исканата информация. На повечето срещи за обществено обсъждане не са взели участие представители на местното население. В периода на обществен достъп на доклада за ОВОС, на самите срещи за обществено обсъждане и след това не са представени писмени предложения и становища.

По време на обществените обсъждания на доклада за ОВОС, както и в хода на процедурата, не са депозиран мотивирани възражения по законосъобразност срещу осъществяване на ИП.

10. Със свое Решение I-2/2018 г. от 16.07.2018 г., Висшият експертен екологичен съвет предлага да бъде одобрено осъществяването на инвестиционното предложение

и при следните условия:

I. За фазата на проектиране:

1. Да се предприемат действия за получаване на разрешителни за ползване на воден обект за изграждане на линейна инфраструктура, пресичаща водни обекти – аквадукти, мостове, преносни мрежи и проводни, по смисъла на чл. 46, ал. 1, т. 1, буква „б“ от ЗВ.

2. Да бъдат съобразени забраните и ограниченията за извършване на дейности, които могат да доведат до пряко или 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 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.*

3. Да се изготвят проекти за определяне на параметрите на шумозащитните съоръжения между железопътната линия (включително железопътните гари) и близките до нея населени места, за които може да се очаква наднормено шумово въздействие – с.

Маноле, с. Рогош, с. Белозем, с. Оризово, с. Черна Гора, с. Михайлово, с. Зимница. Проектите да се представят за съгласуване на Министерство на здравеопазването.

II. Преди и по време на строителството:

1. Да се изготви План за управление на строителните отпадъци съгласно чл. 11, ал. 1 на Закона за управление на отпадъците (ЗУО) преди началото на строителните дейности за всеки компонент на ИП.

2. Образованите отпадъци да се класифицират съгласно изискванията на Наредба № 2 от 23.07.2014 г. за класификация на отпадъците.

3. Образованите отпадъци да се събират разделно и да се съхраняват в съответствие с изискванията на нормативната уредба по управление на отпадъци.

4. Образованите отпадъци да се предават, въз основа на писмени договори, на лица, притежаващи съответния документ по чл. 35 от ЗУО.

5. Маршрутите на движение на обслужващия строителството автомобилен транспорт да бъдат съгласувани със съответните общини.

6. Да се проведат предварителни археологически проучвания за издирване на археологически обекти за компонент 2 на ИП съгласно чл. 161, ал. 1 от Закона за културното наследство.

7. Преди започване на строителството, възложителят да изготви собствена оценка за възможни случаи на непосредствена заплаха за екологични щети и за причинени екологични щети, за дейностите от приложното поле на Закона за отговорността за предотвратяване и отстраняване на екологични щети, съгласно приложение № 1 на Наредба № 1 от 29.10.2008 г. за вида на превантивните и оздравителни мерки в предвидените случаи от Закона за отговорността за предотвратяване и отстраняване на екологични щети и за минималния размер на разходите за тяхното изпълнение (обн., ДВ, бр. 96/2008 г.) и да я представи в съответната РИОСВ.

8. Проектираните шумозащитни съоръжения да бъдат изпълнени преди въвеждане в експлоатация на модернизирания участък от железопътната линия Пловдив – Бургас с оглед постигане на нива на шума за териториите на близките населени места в съответствие с граничните стойности съгласно табл. 2 на приложение № 2 от Наредба № 6 от 2006 г. за показателите на шум в околната среда, отчитащи степента на дискомфорт през различните части на денонощието, граничните стойности на показателите за шум в околната среда, методите за оценка на стойностите на показателите за шум и на вредните ефекти от шума върху здравето на хората.

9. При строителните дейности по компонент 6, да не се разчиства дървесна растителност в ЗЗ „Река Тунджа 1” в периода от 1 март до 31 юли, съвпадащ с размножителния период и периода на отглеждане на малките на горски видове прилепи, с цел предотвратяване на смъртност на индивиди на горски видове прилепи, включително и на двата вида – широкоух прилеп (*Barbastella barbastellus*) и дългоух нощник (*Myotis bechsteinii*), предмет на опазване в ЗЗ „Река Тунджа 1“.

10. При строителните дейности по компоненти 4, 5 и 6, при работа в речните течения на реките Стряма, Мартинка, Омуровска и Тунджа, течението на реките да бъде предпазено от повишаване на турбидността (мътността) посредством инсталиране на т.н. екрани за тиня (*turbidity curtains*) или подходящи строителни технологии с цел намаляване на риска от смъртност и увреждане площта на потенциални местообитания на водни безгръбначни и риби, включително такива, предмет на опазване в ЗЗ „Река Стряма“, „Река Мартинка“, „Река Омуровска“ и „Река Тунджа 1“.

III. По време на експлоатация:

1. Да се проведе мониторинг на смъртността при видове птици, включително такива, предмет на опазване в ЗЗ „Комплекс Стралджа” по трасето на компонент 8. Мониторингът

трябва да започне веднага след пускане в експлоатация и да продължи минимум 3 години. Дизайнът му трябва да бъде такъв, че да позволи отчитане на реалната смъртност на целевите видове птици (включително тестове за откриваемост на мъртви птици от изследователите и скорост на изчезване на мъртвите птици, породено от хищници и мършояди). Мониторингът да се извършва през размножителния период – май и юни, с периодичност, зависеща от скоростта на изчезване на мъртвите птици, от двама експерти орнитолози, от двете страни на железопътната линия. След приключване на мониторинга да се проведат изчисления за реалната смъртност и влиянието ѝ върху популациите на засегнатите видове в зоната. При доказване на значително въздействие, да се предприемат съответните мерки – ограждане на трасето двустранно с телена/оградна мрежа с височина минимум 4 м от кота релса.

2. Рекултивацията на терените на железопътното трасе по компонент 6 на ИП, което подлежи на извеждане от експлоатация, да се изпълнява в съответствие с изискванията на Наредба № 26/1996 г. за рекултивация на нарушени терени, подобряване на слабо продуктивни земи, отнемане и оползотворяване на хумусния слой.

3. След изграждане на шумозащитните съоръжения и въвеждане на железопътната линия в експлоатация, да се проведат измервания на нивото на шума на границата на най-близките до железопътната линия терени с нормиран шумов режим, през трите периода на денонощието.

IV. Мерки по чл. 96, ал. 1, т. 7 от Закона за опазване на околната среда.

№	Мерки	Период/фаза на изпълнение	Резултат
1	2	3	4
	Атмосферен въздух		
1.	Контрол върху извънгабаритно товарене на пътни превозни средства с насипни инертни материали, земна маса и материал от баластова призма.	Строителство	Опазване качеството на атмосферния въздух – намаляване на допълнителното натоварване с прах
2.	Използване на затворени или покрити с платнища транспортни средства при транспорт на земна маса и материал от баластова призма.	Строителство	Намаляване на допълнителното натоварване с прах
3.	При използване на открити транспортни средства за насипни материали (като транспортни ленти) – същите да се затварят или капсуловат.	Строителство	Намаляване на допълнителното натоварване с прах
4.	Местата за товарене и разтоварване на открито да се навлажняват, доколкото това не пречи на последващата обработка на материалите и не влошава качествата им.	Строителство	Намаляване на допълнителното натоварване с прах
5.	Да бъдат оросявани транспортните пътища в обхвата на пресичаните населени места при много сухо и топло време.	Строителство	Намаляване на допълнителното натоварване с прах
	Води		
6.	Да се спазва разпоредбата на чл. 125 от ЗВ, че включването на нови количества отпадъчни води, следва да се съобрази с капацитета и ефективността на съществуващата	Проектиране и строителство	Спазване на нормативни изисквания

№	Мерки	Период/фаза на изпълнение	Резултат
1	2	3	4
	канализационна система.		
7.	Да се сключат договори с лицензирани фирми за почистване на водоплътните изгребни ями.	Проектиране	Опазване на води, почви, земни недра
8.	Да се получи разрешително за заустване на дрениранияте от тунела подземни води (при наличие на такива), а при необходимост от използването им – разрешително за водовземане.	Проектиране	Спазване на нормативни изисквания по използване и опазване на водите
9.	Да не се използват строителни материали, съдържащи приоритетни и вредни вещества, както и да се осигури спазване на забраните на чл.118а от ЗВ, с цел опазване на подземните води от замърсяване по отношение на приоритетни вещества. Да се спазват изискванията на чл. 134 и чл. 143 от ЗВ.	Проектиране и строителство	Опазване на води и почви
10.	При проектирането на мостовете да се спазват изискванията на чл. 143, ал. 1 от ЗВ, за защита от вредното въздействие на водите като не се допускат дейности, с които се нарушава естественото състояние и проводимостта на речните легла, бреговете на реките и крайбрежните заливаеми ивици.	Проектиране и строителство	Ограничаване вредното въздействие на водите
11.	Да не се извършват дейности, които могат да доведат до пряко и непряко отвеждане на замърсители в подземните води.	Строителство	Опазване на водите
12.	Да не се извършва складиране, депониране и третиране на отпадъци, миене и обслужване на транспортни средства и техника и изхвърляне на отпадъци в крайбрежните заливаеми ивици и прилежащите земи на водохранилища съгласно чл. 134, точки 1, 3, 4 и 6 от ЗВ.	Строителство	Опазване на водите
13.	Да се осигурят химични тоалетни за персонала, при изпълнение на строителни дейности извън района на съществуващите гари/спирки.	Строителство	Опазване на водите
14.	Заустванията на канализацията, събираща дъждовните води от трасето на линията в участъците преминаващи през СОЗ на водоизточници да се ситуират извън тези зони.	Проектиране	Опазване на водите
15.	Стриктно да се спазват изискванията за забрани и ограничения за употреба на препарати за растителна защита използвани по трасето на линията, попадащо в СОЗ на водоизточниците.	Експлоатация	Опазване на водите
16.	При ремонт на гарите, включени в ИП, да се извърши и ремонт на санитарните възли.	Проектиране и строителство	Опазване на водите и здравето на

№	Мерки	Период/фаза на изпълнение	Резултат
1	2	3	4
			населението
17.	При пресичане на РЗПРН да се съобразят мерките заложи в ПУРН, свързани със защита от вредното въздействие на водите, в т.ч. и почистване на речни участъци и дерета в местата на премостването им от съоръжения на ИП за преминаване на висока вълна.	Експлоатация	Опазване от вредното въздействие на водите
	Земни недра		
18.	Спазване на утвърдените проекти в част „Земни работи“	Строителство	Опазване на земните недра
	Почви		
19.	Отнемане и съхраняване на хумуса при условията регламентирани със <i>Закона за почвите</i> и използването му за рекултивация, съгласно изискванията на <i>Наредба № 26/1996 г. за рекултивация на нарушени терени, подобряване на слабо продуктивни земи, отнемане и оползотворяване на хумусния слой</i>	Строителство	Опазване на хумусния слой. Използване на хумуса при рекултивационни дейности на нарушени терени.
	Биологично разнообразие		
20.	Строителните дейности да се ограничават в обхвата на железопътната линия и строителните площадки.	Строителство	Предотвратяване унищожаване/увреждане на прилежащи растителни съобщества
21.	Движението на транспортната техника да се осъществява по определени маркирани маршрути. Да не се допуска движение на техника извън пътищата и подходите към строителните площадки.	Строителство	Предотвратяване на допълнителното унищожаване на растителност и местообитания в зоните на движение на техниката
22.	Да не се допуска сеч на дървесна растителност в горски насаждения, извън маркираните в обхвата на железопътната линия.	Строителство	Запазване от унищожаване/увреждане на местообитания
23.	При залесяването по компонент 3 и при рекултивацията по компонент 6 да не се използват инвазивни или потенциално инвазивни видове – <i>Ailanthus altissima</i> , <i>Robinia pseudoacacia</i> , <i>Lonicera tatarica</i> , <i>Caragana arborescens</i> , <i>Elaeagnus angustifolia</i> , <i>Spiraea thunbergii</i> , <i>Symphoricarpos spp.</i> (<i>Symphoria spp.</i>), <i>Forsythia suspensa</i> , <i>Amorpha fruticosa</i> , <i>Acer negundo</i> , <i>Fallopia japonica</i> , <i>Gleditsia triacanthos</i> , <i>Pueraria lobata</i> , <i>Phytolacca americana</i> и други.	Строителство и рекултивация	Намаляване на риска от поява на инвазивни видове и запазване на настоящия видов състав на сухоземните безгръбначни съобщества. Запазване характера на растителността в съседните терени,

№	Мерки	Период/фаза на изпълнение	Резултат
1	2	3	4
			включително в 33 „Река Тунджа 1”
24.	Проектиране и полагане на два нови прохода за животни (правоъгълни със сечение поне 50/50 см) при км 51+000 и км 51+550 (компонент 5).	Проектиране и строителство	Предотвратяване на възможността от предизвикване на бариерен ефект при експлоатация на компонент 5 на ИП
25.	Трасето на железопътната линия в обхвата на компонент 5 от км 50+700 до км 52+100 да се ограда двустранно с телена/оградна мрежа с височина минимум 4 м от кота релса.	Проектиране, строителство и експлоатация	Предотвратяване риска от смъртност при сблъсък с железопътния транспорт за видове птици
26.	Разчистването на дървесно-храстовата растителност при пресичането на горски участъци по компонент 5 да става извън размножителния период на птиците (от 15 март до 30 юни).	Строителство	Предотвратяване унищожаване на гнезда с яйца/малки или изоставянето им вследствие безпокойство
27.	Прилагане на ефективни мерки за намаляване на праха в целия строителен период, особено при транспортни дейности по пътища (без настилка) и недопускане на замърсяване на пътищата с масла, гориво и опасни химични вещества.	Строителство	Опазване на съседни местообитания; Предотвратяване на замърсяването на почви и растителност
28.	Да се спазват правилата за противопожарна безопасност и да не се опожарява растителност	Строителство	Предотвратяване унищожаването на местообитания
29.	Извеждането на сечите на територията на железопътното трасе и в близост до него в горските територии, да се извършва в съответствие с действащата нормативна уредба и с минимални въздействия върху ландшафта.	Строителство	Запазване на ландшафта
	Отпадъци		
30.	Площадките за временно съхранение на строителни материали и отпадъци да бъдат разположени в границите на обхвата на железопътната линия в отчуждената полоса, където има достатъчно площи.	Строителство	Управление на отпадъците в съответствие със ЗУО
31.	Преди началото на строителството за всеки компонент, местоположението на временните площадки за съхранение на земни маси, които ще се използват на обекта и площадки за изкопани земни маси, които не отговарят на проектните спецификации за влагане в строежа, да се съгласува със съответната	Преди началото на строителните дейности	Управление на отпадъците в съответствие със ЗУО

№	Мерки	Период/фаза на изпълнение	Резултат
1	2	3	4
	общинска администрация, на чиято територия е съответната площадка, в съответствие с чл. 19, ал. 1 от ЗУО.		
32.	Образуваните опасни отпадъци да се събират разделно и да се съхраняват на площадки с уплътнен изолационен материал до предаването им за третиране, съгласно изискванията на ЗУО и подзаконовите нормативни актове по неговото прилагане.	Строителство, закриване и рекултивация	Събиране и съхраняване на отпадъците в съответствие с нормативните изисквания по управление на отпадъците
33.	Да се използват технически изправни транспортни средства за транспортиране на опасни и производствени отпадъци на територията на строителните площадки, както и извън тях. Транспортиране на опасни отпадъци да се извършва само в затворени метални контейнери/варели. Използване на технически изправни строителни машини.	Строителство, закриване и рекултивация	Опазване на почви и води
34.	Отпадъчните при аварийна подмяна петролни масла да се събират по начин, който позволява тяхното регенериране – в затворени съдове, които са химически устойчиви, не допускат разливане или изтичане, маркирани са и се съхраняват на закрито.	Строителство, закриване и рекултивация	Опазване на почви и води
35.	В случаите на аварийно изпускане на масла или други замърсители е необходимо незабавно да се отстранят замърсените земни маси и да се транспортират до площадка за отпадъци, притежаваща документ по чл. 35 от ЗУО за този вид отпадъци.	Строителство, закриване и рекултивация	Опазване на почви и води
	Опасни вещества		
36.	Употребата на опасни вещества (горива и масла) да се извършва в съответствие с мерките за предотвратяване на аварии, изпускане или разливи и за контрол на експозицията, определени със съответния нормативен/административен акт, в Информационните листове за безопасност и инструкциите за безопасна употреба.	Строителство, закриване и рекултивация	Опазване на околната среда и човешкото здраве от въздействието на опасни химични вещества и смеси.
	Шум		
37.	Използваните машини и съоръжения да отговарят на изискванията на Наредба за съществените изисквания и оценяване на съответствието на машините и съоръженията,	Строителство	Смекчаване на шумовото въздействие върху строителната

№	Мерки	Период/фаза на изпълнение	Резултат
1	2	3	4
	които работят на открито по отношение на шума, излъчван от тях във въздуха (ДВ, бр. 11/2004 г.).		площадка и близките до нея зони с нормиран шумов режим
38.	В участъците от трасето през и покрай населените места (с. Маноле, с. Рогош, с. Белозем, с. Оризово, с. Черна Гора, с. Михайлово, с. Зимница), строителната дейност да се извършва само през дневния период.	Строителство	Смекчаване на шумовото въздействие върху близките зони с нормиран шумов режим
39.	Да се изготви План за собствен мониторинг.	Преди началото на строителните дейности	Ограничаване на шумовото въздействие върху околната среда и здравето на хората
Културно наследство			
40.	Провеждане на спасителни археологически разкопки (за компоненти 5 и 6). В случай, че бъдат установени археологически обекти при предварителните проучвания или наблюдението – и при останалите компоненти.	Преди началото на строителните дейности	Проучване и документиране на културните пластове и археологически структури
41.	Археологическо наблюдение по цялата дължина на участъка (за всички компоненти).	Строителство	Недопускане разрушаването на неизвестни археологически обекти
42.	Археологическо наблюдение в границите на три археологически обекта за компонент 5.	Строителство	Недопускане разрушаването на археологически структури
Здравно – хигиенни аспекти			
43.	Да бъдат определени хигиенно-защитните зони, местоположението и въвеждането в експлоатация на всички източници на нейонизиращи лъчения (базови станции към компонент 1 – „Проектиране и изграждане на системи за сигнализация и телекомуникация“) и да бъдат съгласувани по съответния ред съгласно Наредба № 9 за пределно допустими нива на електромагнитни полета в населени територии и определяне на хигиенно-защитни зони около излъчващи обекти.	Проектиране и експлоатация	Осигуряване на здравословни и безопасни условия в работната и околна жилищна среда

Настоящото решение се отнася само за инвестиционното предложение, което е било предмет на извършената ОВОС по реда на Закона за опазване на околната среда.

При промяна на възложителя, на параметрите на инвестиционното предложение или на някое от обстоятелствата, при които се издава настоящото решение по ОВОС

възложителят/новият възложител трябва да уведоми своевременно министъра на околната среда и водите съгласно чл. 99, ал. 7 от Закона за опазване на околната среда.

На основание чл. 99, ал. 8 от Закона за опазване на околната среда решението по ОВОС губи правно действие, ако в срок 5 /пет/ години от датата на издаването му не е започнало осъществяването на инвестиционното предложение.

При констатиране неизпълнение на условията и мерките в решението по ОВОС виновните лица носят отговорност по чл. 166, т. 2 от Закона за опазване на околната среда.

На основание чл. 22, ал. 3 от Наредбата за ОВОС възлагам на директорите на РИОСВ – Пловдив, РИОСВ – Стара Загора, РИОСВ – Бургас, БД „Източнобеломорски район” и БД „Черноморски район“ контрола по изпълнение на поставените условия и мерки в настоящото решение.

Заинтересуваните лица могат да обжалват решението по реда на Административнопроцесуалния кодекс в 14-дневен срок от съобщаването му пред Върховния административен съд.

Дата: 18.07.2018

МИНИСТЪР:



За министър:	<i>[Signature]</i>
Заместник-министър:	
Заповед за заместване:	ДВ-415/05.07.2018