

Представена от Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура“ уведомление за инвестиционно предложение „Рехабилитация на железопътна линия Пловдив – Бургас, фаза 2“

Във връзка с постъпило уведомление от Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура“ за инвестиционно предложение „Рехабилитация на железопътна линия Пловдив – Бургас, фаза 2“, на основание чл. 5, ал. 1 от *Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда* (Наредбата за ОВОС), Министерство на околната среда и водите (МОСВ) информира за следното:

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

Инвестиционното предложение (ИП) е ИП за „Рехабилитация на железопътна линия Пловдив – Бургас, Фаза 2“ в своята цялост обхваща следните осем компонента:

Компонент 1: „Проектиране и изграждане на системи за сигнализация и телекомуникация по железопътната линия Пловдив-Бургас“, включващ:

- Изграждане на оптичен кабел по линията Пловдив - Бургас;
- Изграждане на системи за сигнализация по железопътна линия Пловдив - Бургас (ETCS ниво 1, версия 2.3.0d);
- Внедряване на гарови централизации в гарите от железопътен участък Пловдив-Бургас. Предвижда се съоръжаването с маршрутно компютърни централизации на гарите: Калояновец; Калитиново; Хан Аспарух; Нова Загора; Коньово; Безмер; Ямбол; Завой; Стралджа; Церковски, попадащи в железопътен участък Калояновец-Карнобат, Бургас, Вл. Павлов, РП „Лозово“, Долно Езерово и гара Дружба, попадащи на територията на възел Бургас, Черноград, Айтос и Българово.

Компонент 2: „Премахване на прелези и изграждане на надлези/подлези за железопътния участък Пловдив – Бургас“. Основната цел е премахване на железопътните прелези по железопътната линия Пловдив - Бургас и заменянето им с пресичания на две нива (надлези и подлези), чрез което се гарантира безопасната експлоатация на пресичащите се пътна и железопътна инфраструктури и се минимизира риска от възникване на инциденти в местата на пресичане;

Компонент 3: „Изграждане на защитен лесопояс в междугарието Черноград – Айтос“ – предвижда изграждане на снегозащитен пояс от км 245+365 до км 246+390, с цел осигуряване на надеждна защита на железния път от неблагоприятните влияния на вятъра през зимните месеци.;

Компонент 4: „Рехабилитация на железопътен участък Скуtare – Оризово“ – предвижда се подновяване на железния път, рехабилитация на долното строене и съоръженията по трасето, канална мрежа за оптичен кабел, отвеждане на повърхностни води, саниране на приемните здания;

Компонент 5: „Модернизация на железопътен участък Оризово – Михайлово“ – предвижда промяна на трасето на VIII-ма жп линия Пловдив-Бургас в участъка от Гара Оризово - (км 43+029) до гара Михайлово (км 80+722). Съществуващото трасе в участъка е с дължина 37 693 м, като в него се включват 4 гари - Оризово, Черна гора, Чирпан и Свобода;

Компонент 6: „Модернизация на железопътен участък Ямбол – Зимница, при гара Завой“ – планира се изграждане на ново трасе на железопътната линия с дължина 2,116 км включващо и ново пресичане на река Тунджа със стоманобетонов мост. Дейностите по компонент 6 ще бъдат реализирани в участъка от км 190+590 (нов км 190+200) в междугарието Ямбол - Завой до км 192+706 (нов км 192+557), попадащ в междугарието Завой - Зимница. С реализацията ще се постигне повишаване на скоростта до 160 км/ч.

Компонент 7: „Реконструкция на стрелковото развитие на гара Зимница и рехабилитация на контактната мрежа в гарите Зимница и Стралджа“ – включва дейности за оптимизация на стрелковото развитие на гара Зимница, подновяване на железния път, рехабилитация на долното строене и съоръженията по трасето, както и на съоръженията за отвеждане на повърхностния воден отток. В участъка от гара Зимница до гара Церковски, включително гара Стралджа ще се извърши рехабилитация на контактната мрежа, която трябва да осигури оперативна съвместимост на инфраструктурата, оборудването, системите за управление, експлоатация и безопасност, както и свързаност с европейските железопътни мрежи чрез прилагането на унифицирани стандарти;

Компонент 8: „Рехабилитация на железопътна отсечка Стралджа – Церковски“ – предвиден е за рехабилитация железния път от км 217+210 до км 219+005 по път 1 с дължина 1795 м и от км 218+586 до км 219+059 по път 2 с дължина 473 м или с обща дължина 2268 м. Подновяването и реконструкцията на железопътния участък включва: оптимизация на трасето, подновяване на железния път, рехабилитация на долното строене и съоръженията по трасето, отвеждането на повърхностните води, дейности по опазване на съоръженията и кабелите на системите за сигнализация и телекомуникация.

Проектът за „Рехабилитация на железопътната линия Пловдив-Бургас, Фаза 2“ в неговата цялост с всичките осем компонента е предвиден за финансиране по Приоритетна ос „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа” на ОПТТИ 2014-2020 г.

За компоненти 5 и 6 на ИП, предвид изграждането на ново железопътно трасе в участъците, със становище изх. № ОВОС-74 и № ОВОС-51/15.11.2017 г. на МОСВ е определена процедура по задължителна оценка на въздействието върху околната среда, която обединява и провежданата в МОСВ процедура за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС за компонент 2 от ИП за премахване на прелези и изграждане на надлези/подлез за железопътния участък Пловдив – Бургас.

На основание чл. 93, ал. 9, т. 1 от ЗООС, по искане на възложителя, предвид мащабността на предложението, независимо от произнасянето по отделните компоненти на ИП от страна на съответни РИОСВ по ЗООС, в т.ч. Закона за биологичното разнообразие (ЗБР), ИП в неговата цялост подлежи на процедура по задължителна ОВОС, без да се извършва преценяване за необходимостта от извършване на ОВОС.

В изпълнение на изискванията на чл. 4а, ал. 2 от Наредбата за ОВОС е извършена проверка относно допустимостта на ИП спрямо режимите, определени в утвърдените планове за управление на речните басейни (ПУРБ) на Източноевропейски и Черноморски райони, и планове за управление на риска от наводнения (ПУРН).

Съгласно становище на Басейнова дирекция „Източноевропейски район“ (БД ИБР), ИП е допустимо от гледна точка на ПУРБ на ИБР, ПУРН на ИБР и постигане на целите на опазване на околната среда и мерките за постигане на добро състояние на водите. Участъците от железопътната линия попадат в два района със значителен потенциален риск от наводнения: APSFR_MA_05 (Марица – Пловдив) и APSFR_TU_02 (Тунджа – Ямбол).

Според становище на Басейнова дирекция „Черноморски район“ (БД ЧР), дейностите, предвидени по компонент 1 от ИП, който е в териториалния обхват на БД ЧР, може да се реализира при спазване на определени условия.

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

Дейностите по рехабилитация на железопътна линия Пловдив – Бургас ще се извършват изцяло извън границите на защитени територии по смисъла на *Закона за защитените територии* (ЗЗТ), но трасето преминава през следните защитени зони (Натура 2000 места) по смисъла на ЗБР: BG 0000192 „Река Тунджа 1“; BG 0000196

„Река Мочурица“; BG 0000418 „Керменски възвишения“, BG 0000205 „Стралджа“; BG 0000425 „Река Съзлийка“, BG 0000429 „Река Стряма“; BG 0000442 „Река Мартинка“; BG 0000443 „Река Омуровска“; BG 0000578 „Река Марица“ за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна, включени в списъците със защитени зони, приети с Решение № 122/2007г. (обн., ДВ, бр. 21/2007 г.) на Министерския съвет, изменено с РМС № 811/2010 г. (обн., ДВ, бр. 21/2007 г. и бр. 96/2010 г.) и BG 0002028 „Комплекс Стралджа“ – за опазване на дивите птици, обявена със Заповед № РД-550/05.09.2008г. на министъра на околната среда и водите (обн., ДВ, бр. 83/2008 г.).

ИП е предмет на задължителна ОВОС и в тази връзка, попада под разпоредбата на чл. 2, ал. 1, т. 1 от Наредба за условията и реда за извършване на оценка за съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони (*Наредбата за ОС*, обн., ДВ, бр. 73/2007 г., изм. и доп.) и подлежи на процедура по **оценка за съвместимостта** му с предмета и целите на опазване на защитени зони по реда на чл. 31, ал. 4 във връзка с ал. 1 от ЗБР.

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 Стралджа“ за опазване на дивите птици, въведен с посочената по-горе заповед за обявяването ѝ.

След анализ на представената информация за ИП и на основание чл. 39, ал. 3 от *Наредбата за ОС*, въз основа на критериите по чл. 16 от нея, е направена преценка за вероятната степен на отрицателно въздействие, според която реализацията на ИП **има вероятност** да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитени зони BG 0000192 „Река Тунджа 1“, BG 0000196 „Река Мочурица“, BG 0000418 „Керменски възвишения“, BG 0000205 „Стралджа“, BG 0000425 „Река Съзлийка“, BG 0000429 „Река Стряма“, BG 0000442 „Река Мартинка“, BG 0000443 „Река Омуровска“, BG 0000578 „Река Марица и BG 0002028 „Комплекс Стралджа“ поради следните

М О Т И В И:

1. При реализирането на ИП се предполага пряко унищожаване, увреждане и фрагментиране на природни местообитания, предмет на опазване в горечитираните защитени зони, включително и трансформацията им поради по-голямата вероятност от навлизане на чужди, рудерални/синантропни и инвазивни видове в тях.
2. Участъците от трасето, пресичащи зоните, преминават през местообитания на видове, предмет на опазване в тях, което предполага фрагментация на местообитанията на видовете.
3. Предвид характера на ИП съществува вероятност от въздействието „барьерен ефект“ чрез прекъсване на миграционни коридори (хранителни, размножителни, сезонни, вертикални и хоризонтални), значими за животните, предмет на опазване в зоните, включително и генетична изолация на популациите.
4. Реализирането на ИП е свързано с различно по продължителност и интензивност безпокойство на животинските видове и прогонване от местообитанията им, поради засилено антропогенно и техногенно натоварване, което предполага изменение в популациите им, включително и поради вероятност от смъртност на екземпляри.
5. При реализиране на ИП е възможно генериране на емисии, замърсяващи компонентите и факторите на околната среда (водите, въздуха, почвите, вредни физични фактори-шум и др.), както и отпадъци, във вид и количества, които могат да окажат значително отрицателно въздействие върху местообитания и видове, предмет на опазване в защитените зони.

6. Възможно е кумулативно въздействие от едновременната реализация на настоящото инвестиционно предложение и други ИП/Планове, програми, проекти (ППП) със сходен или с различен характер, попадащи в обхвата на засегнатите защитени зони, като кариери, транспортна и електропреносна инфраструктура и пр.

Предвид гореизложеното и на основание чл. 39, ал. 5 от *Наредбата за ОС*, за инвестиционно предложение „*Рехабилитация на железопътна линия Пловдив-Бургас, фаза 2*“ следва да бъде изготвен доклад за оценка на степента на въздействие (ДОСВ) като приложение към доклада по ОВОС, съгласно чл. 34 от същата наредба.

Оценката следва да бъде съобразена с изискванията на чл. 23, ал. 2 от *Наредбата за ОС*, като се обърне внимание на следното:

1. Да се направи подробна анотация на цялото инвестиционно предложение (параметри, обхват, необходими площи за временно съхранение на строителни материали и изкопни земни маси, обслужващи пътища, съпътстваща инфраструктура и др.).

2. Предвид обстоятелството, че части от трасето преминават през горечитираните защитени зони, следва да се оценят очакваните въздействия на предвидените дейности в границите на зоните върху природните местообитания и местообитанията и популациите на видовете.

3. Да бъдат описани и оценени необходимите временни пътища и подходи към основното трасе и алтернативите му, съпътстващите съоръжения на пътя (напр. етапни връзки, инженерни съоръжения, сгради, отводнителни системи на пътя, площадки за складиране на строителни материали, изкопни земни маси и др.), както и да бъдат визуализирани на картен материал в подходящ мащаб.

4. В ДОСВ да бъдат анализирани и оценени необходимостта от измествания на съществуващата инфраструктура, реконструкция на комуникации на други ведомства (съпътстващата инфраструктура) - пресичания на електропроводи, газопроводи, водопроводи, пътни връзки и други в обхвата на пътя.

5. Да се извърши анализ и оценка на очакваните „кумулятивни въздействия“ по смисъла на § 3, т. 10 от Допълнителните разпоредби на *Наредбата за ОС* върху защитените зони и предмета на опазване в тях, в резултат от сумарното въздействие при реализацията на настоящото ИП, спрямо осъществените, одобрените, но нереализирани до момента или планирани други инвестиционни предложения, планове, програми, проекти, чиято реализация предполага сходни въздействия върху предмета на опазване в зоната.

6. Да се извърши анализ и оценка степента на въздействие върху целостта на защитените зони и тяхната кохерентност, включително и до забавяне или възпрепятстване постигането на консервационните цели на зоните.

7. Да се предложат и оценят конкретни, изпълними и контролируеми „смекчаващи мерки“ по смисъла на § 3, т. 9 от Допълнителните разпоредби на *Наредбата за ОС*, предвидени за предотвратяване, намаляване и възможно отстраняване на неблагоприятните въздействия от осъществяването на ИП. Мерките следва да отразяват спецификата на зоната, предмета на опазване в нея и елементите на ИП и да са съобразени с идентифицираните въздействия.

8. Да се предложат и оценят „алтернативни решения“ по смисъла на §3, т.7 от Допълнителните разпоредби на *Наредбата за ОС*, включително различно местоположение на трасето, различен мащаб или модел на осъществяване или използването на алтернативни технологии.

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

10. Да бъде приложен картен материал в подходящ мащаб (на хартиен носител и в цифров вид) на всички елементи на инвестиционното предложение (координати на

алтернативните варианти и предпочитаната алтернатива с всички съоръжения, временни пътища и др.) спрямо горесцитираните защитени зони и спрямо типовете природни местообитания и местообитания на видове, попадащи в обхвата на въздействие. Необходимите измествания на съществуваща инфраструктура да бъдат представени по аналогичен начин в цифров вид и на хартиен носител.

11. Оценката за степента на въздействие върху природните местообитания и местообитанията на видове, предмет на опазване в защитените зони следва да отговаря на изискванията на чл. 32, ал. 2 от ЗБР, който изисква при определянето на степента на въздействие да бъдат използвани количествени оценки за очакваните загуби или влошаване на състоянието на местообитания (площ) и видове (численост и плътност на популациите), предмет на опазване в защитените зони, както по отношение на представеността на местообитанието/вида в съответната защитена зона, така и в цялата мрежа от защитени зони.

12. Оценката да бъде възложена на експерти, отговарящи на изискванията на чл. 9, ал. 1 от *Наредбата за ОС*, както и експерти в областта на железопътното строителство, предвид характера на инвестиционното предложение и определянето на изпълними смекчаващи мерки.

Копие на писмото е изпратено до РИОСВ - Стара Загора, РИОСВ – Бургас, РИОСВ – Пловдив, БДУВ „Източноромански район“ - Пловдив, БДУВ „Черноморски район“ – Варна, община Марица, кметство с. Рогош, кметство с. Скутаре, кметство с. Маноле, кметство с. Манолско конаре, община Раковски, кметство с. Белозем, община Родопи, кметство с. Брестник, община Братя Даскалови, кметство с. Опълченец, кметство с. Мирново, кметство с. Оризово, кметство с. Черна гора, кметство с. Партизанин, община Чирпан, кметство с. Малко Търново, кметство с. Рупките, кметство с. свобода, кметство с. гита, община стара загора, 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. Хришчени, кметство с. Калитиново, кметство с. Дълбоки, кметство с. Горно Ботево, кметство с. Плоска могила, кметство с. Хан Аспарухово, кметство с. Подслон, община Нова Загора, кметство с. Събрано, кметство с. Загорци, кметство с. Стоил войвода, кметство с. Съдиево, кметство с. Каменово, кметство с. Коньово, община Сливен, кметство с. Младово, кметство с. Бозаджии, кметство с. Скобелево, кметство с. Жельо войвода, кметство Кермен, община Ямбол, община Тунджа, кметство с. Безмер, кметство с. Кабиле, кметство с. Завой, община Стралджа, кметство с. Зимница, кметство с. Атолово, община Карнобат, кметство с. Деветинци, кметство с. Венец, кметство с. Церковски, кметство с. Искра, кметство с. Глумче, кметство с. Кликач, община Айтос, кметство с. Черноград, кметство с. Тополица, кметство с. Карагеоргиево, кметство с. Поляново, община Бургас, кметство Българово и община Камено.

/отговорено от МОСВ на 11.01.2018 г./