



# РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

## МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

РЕШЕНИЕ № 9 - ПР /2010г.

### за преценяване на необходимостта от извършване на оценка на въздействието върху околната среда

На основание чл. 93, ал. 1 и ал. 5 от Закона за опазване на околната среда (ЗООС), чл. 7, ал. 1 и чл. 8, ал. 1 от *Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда* (Наредбата за ОВОС), чл. 31, ал. 8 от Закона за биологичното разнообразие (ЗБР), чл. 40, ал. 5 от *Наредбата 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) и представена писмена документация от възложителя по Приложение № 2 към чл. 6 от Наредбата за ОВОС и по чл. 10, ал.1 и 2 от Наредбата за ОС

### РЕШИХ

**да не се извършва** оценка на въздействието върху околната среда за инвестиционно предложение "Възстановяване на проектните параметри на железопътната линия Варна - Русе", което **няма вероятност** да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитени зони

**възложител:** ДП „Национална компания железопътна инфраструктура“, гр. София 1233, бул. „Княгиня Мария Луиза“ № 110; ИД № 130 823 243

#### **Кратко описание на инвестиционното предложение:**

Железопътната линия Варна – Русе осигурява сухопътната връзка между речното пристанище Русе и морското пристанище Варна. Линията е електрифицирана и е с обща дължина на трасето 221,633 km, като се състои от два участъка:

- Русе – Каспичан – основна железопътна линия № 9 – първа категория, с дължина 97 km – еднопътна, електрифицирана и

- Каспичан – Варна – с дължина 135 km – двупътна, електрифицирана, която е част от магистрална железопътна линия № 2 – София – Мездра – Горна Оряховица – Каспичан – Синдел – Варна.

Инвестиционното предложение е свързано с:

- подобряване на състоянието на горното строене на железния път, с цел достигане на геометрични параметри, позволяващи безопасното движение на влаковете с проектните скорости;

- осигуряване на безотказна работа на съоръженията на контактната мрежа, тяговите подстанции, секционните постове и електрозахранването;

- възстановяване на съоръженията с използване на висококачествени материали, оборудване и технологии за осигуряване на качествено изпълнение на обекта;

- подобряване на естетическото и екологичното състояние на околната среда в зоната на вече съществуващата и дългогодишно експлоатирана железопътна линия Варна-Русе.

Началото на рехабилитацията на жп линията Варна – Русе ще започне от ос приемно здание на гара Русе /пътническа/ на км 5+731 до ос приемно здание на гара Каспичан на км

137+470; от ос приемно здание на гара Каспичан на км 459+400 до ос приемно здание на гара Варна на км 543+563.

Железопътната линия е разположена на територията на областите Русе, Разград, Шумен и Варна и преминава през общините Русе, Ветово, Разград, Самуил, Хитрино, Шумен, Каспичан, Ветрино, Провадия, Аврен, Белослав, Девня и Варна.

Трасето на съществуващата железопътна линия не засяга защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии, но в близост до нея се намират следните такива: Резерват "Бели Лом", защитена местност "Рибарниците", област Русе и защитена местност "Голямата канара", защитена местност "Побитите камъни", защитена местност "Казашко", област Варна.

Железопътната линия преминава през следните защитени зони по смисъла на Закона за биологичното разнообразие (ЗБР):

- BG0000608 „Ломовете”, BG0000104 „Провадийско-Роякско плато”, BG0000138 “Каменица”, BG0000622 “Варненско- Белославски комплекс” определени по чл.6, ал.1, т.1 и 2 от ЗБР за опазване на природни местообитания и на дивата флора и фауна, включени в списъка от защитени зони, приет с РМС № 122/2007г.;

- BG0002025 „Ломовете”, определена по чл.6, ал.1, т.3 и 4 от ЗБР за опазване на дивите птици, обявена със Заповед № РД-562/05.09.2008г. на Министъра на околната среда и водите (ДВ бр.84/2009г.); BG0002038 “Провадийско-Роякско плато” и BG0000191 “Варненско-Белославско езеро”, приети с Решение на № 802/2007 г. на МС (ДВ 107/2007г.)

Инвестиционното предложение попада в обхвата на чл. 31, ал. 1 на Закона за биологичното разнообразие и чл. 2, ал. 1, т. 3, буква “а” и ал. 2 от Наредбата за ОС инвестиционното предложение подлежи на оценка за съвместимостта му с предмета и целите на опазване на описаните защитени зони.

Инвестиционното предложение представлява изменение по смисъла на чл.93, ал.1, т.3 от ЗООС и подлежи на преценяване на необходимостта от ОВОС.

## МОТИВИ:

**I. Характеристики на предлаганото строителство, дейности и технологии: обем, производителност, мащабност, взаимовръзка, и кумулиране с други предложения, ползване на природни ресурси, генерирани отпадъци, замърсяване и дискомфорт на околната среда, както и риск от инциденти:**

1. Реализирането на инвестиционното предложение ще допринесе за подобряване на техническите параметри и повишаване на скоростите на движение по железопътното трасе и оттам до съкращаване на времетраянето. Това ще създаде условия за оптимално комбиниране и интегриране на различни модели на транспорт, оптимизиране на капацитета и ефикасността на съществуващите железни пътища.
2. Осъществяването на инвестиционното предложение ще допринесе за:
  - 2.1. Подобряване на качеството на услугите на железопътния транспорта чрез намаляване на времето за транзитно преминаване, приспособяване на пропускателната способност на линията към атрактивната от търговска гледна точка честота на транспортните услуги, повишаване на експлоатационните параметри по отношение на надеждност, техническа готовност и ремонтпригодност, повишаване на безопасността на транспортните операции и намаляване на въздействието върху околната среда.
  - 2.2. Стимулиране на икономическото развитие на регионално и национално ниво и подкрепа за по-изгодни в икономически план и надеждни транспортни услуги за превоз на пътници и товари в областите на взаимен интерес.
  - 2.3. Намаление на разходите за железопътни транспортни услуги и рационализиране на използването на железопътната инфраструктура.

3. При реализирането на инвестиционното предложение няма да се напуска сервитута на съществуващата железопътна линия, не се предвижда изграждане на нови производствени мощности, изграждане на нови пътни връзки и отчуждаване на нови земи.
4. Ремонтът на железопътните участъци не предвижда дейности извън съществуващото трасе на железопътната линия и няма да доведе до увреждане на природни местообитания и местообитания на видове, включително птици, предмет на опазване в описаните защитени зони.
5. С осъществяване на инвестиционното предложение ще се: намали времето, необходимо за превозване на пътници и товари; даде възможност за развитие на по-голяма и постоянна скорост от 70 до 130 км/ч съобразно терена, през който се преминава; предотврати замърсяването на въздуха, тъй като линията е електрифицирана; намалят шумовите емисии и подобри екологичното състояние на околната среда и населените места около жп линията.
6. Временните площадки за строителство ще бъдат разположени в сервитута на железопътната линия, като са предпочетени гаровите ареали. Не се предвижда изграждането на временни пътища за дейностите по рехабилитация, а ще се използват тези на Републиканската пътна мрежа за придвижване на транспортната техника.
7. Задоволяването на нуждите от питейна вода на работниците се предвижда да се извършва с минерална вода, която ще бъде доставяна ежедневно. При работа в открит път (междугарията) битовите нужди на работниците ще бъдат удовлетворявани с помощта на водоноска, която ежедневно ще доставя вода от близките жп гари. Извън територията на жп гарите за работниците ще бъдат осигурени по две химически тоалетни на всяка строителна площадка, които редовно трябва да бъдат почиствани и зареждани от лицензирана фирма.
8. Подобрената геометрия на трасето и качествено извършените рехабилитационни работи в тяхната съвкупност гарантират намаляване риска от инциденти по обективни причини, което е и една от главните цели на проекта за рехабилитация на жп линията Русе - Варна.

## **II. Местоположение, в това число чувствителност на средата, съществуващото ползване на земята, относителното наличие на подходящи територии, качеството и регенеративната способност на природните ресурси в района:**

1. Железопътната линия Русе – Варна е участъка, който осигурява приоритетната връзка между пристанище Русе – на река Дунав и черноморското пристанище Варна. Тази ж.п. линия осъществява транспортната комуникация между общоевропейски транспортни коридори № VII и № VIII (при жп гара Синдел).
2. Няма данни трасето на железопътната линията Варна-Русе да преминава през исторически, архитектурни и археологически паметници на културата.
3. Инвестиционното предложение е **допустимо** спрямо режима на защитена зона BG0002025 „Ломовете”, обявена със Заповед № РД-562/05.09.2008г. на Министъра на околната среда и водите (ДВ бр.84/2009г.)

## **III. Способността за асимилация на екосистемата в естествената околна среда:**

1. Няма вероятност реализацията на инвестиционното предложение да доведе до промяна на видовия състав, числеността и структурата на популациите на видовете животни (включително птици), предмет на опазване в защитените зони.
2. Осъществяването на предложението не е свързано с нарушаване на земеползването. По време на експлоатацията не се очаква неблагоприятно въздействие върху земеделските земи в района на жп линията.

#### **IV. Характеристиките на потенциалните въздействия – териториален обхват, засегнато население, включително трансгранични въздействия, същност, големина, комплексност, вероятност, продължителност, честота и обратимост:**

1. Шумовото натоварване ще бъде значително при извършване на строително-рехабилитационните работи, но ще бъде локално, периодично и краткотрайно за района и за работниците от обекта.
2. Въздействието върху атмосферния въздух, водите, почвите по време на строителството ще бъде пряко, краткосрочно, временно и отрицателно. По време на експлоатацията не се очакват негативни въздействия атмосферния въздух, водите и почвите.
3. Въздействието върху земните недра по време на строителството ще бъде пряко, постоянно и положително, като се има предвид ликвидирането на опасни свлачища по трасето. По време на нормална експлоатация на жп линията не се очакват негативни въздействия върху земните недра.
4. Въздействие върху единични и групови паметници на културата. Трасето е усвоено от 1866 год. и по него няма регистрирани такива, вследствие на което не се очаква въздействие както по време на строителството, така и по време на експлоатацията на рехабилитираната жп линия.
5. Не се очаква генериране на емисии и отпадъци във вид и количества, които да окажат значително отрицателно въздействие върху предмета на опазване в описаните защитени зони.
6. Не се очаква инвестиционното предложение да има трансграничен характер на въздействие върху околната среда при преминаването през всички етапи на изпълнение и експлоатация.

#### **V. Обществен интерес към предложението за строителство, дейности или технологии:**

Възложителят е уведомил писмено кметовете на общини Ветово, Русе, Самуил, Разград, Хитрино, Шумен, Каспичан, Ветрино, Провадия, Аврен, Девня, Белослав и Варна, а засегнатото население – чрез обяви във в. „Труд“ от 7.08.2009г., в. „24 часа – местен Варна“ и „Морски Труд Варна“ от 10.08.2009г. и съобщение на Интернет страницата на НК „Железопътна инфраструктура“. Писмени становища са представени от общини Ветрино и Аврен в подкрепа на инвестиционното предложение. Към момента няма данни за изразени устно или депозиран писмено възражения и становища срещу реализацията на инвестиционното предложение.

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

1. При изготвяне на проекта за организация на строителството да не се предвиждат промишлени площадки в защитените територии.
2. В участъците, пресичащи защитените зони, площадките за строителните материали да бъдат разположени в сервитута на ж.п. линията. Подлежащите на смяна инертни материали да бъдат депонирани извън защитените зони с цел опазване от унищожаване или увреждане на природни местообитания и местообитания на видове.
3. С цел преодоляване на фрагментацията на местообитания и преодоляване на генетична изолация на екземплярите от двете страни на ж.п. линията за видовете, предмет на опазване в защитените зони, да се предвиди изграждане на поне 2 прохода за дребни животни на всеки километър в границите на защитените зони в зависимост от техническите възможности.



- Новите проходи трябва да бъдат с диаметър минимум 500 мм, да бъдат положени под предпазния пласт или по-ниско от него и дъното запълнено до 2/3 от профила с пясък или пръст до формиране на плоска ивица.
  - За проходи могат да бъдат използвани съществуващите водостоци, като в тях допълнително да бъдат изградени странични пътеки “крила”, по които да преминават животните.
4. Броят и местата за преминаване да бъдат съгласувани със съответната Регионална инспекция по опазване на околната среда и водите.

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

**Настоящото решение не отменя задълженията на възложителя за изпълнение на изискванията на Закона за опазване на околната среда и други специални закони и подзаконовни нормативни актове и не може да служи като основание за отпадане на отговорността съгласно действащата нормативна уредба.**

**При промяна на инвестиционното предложение, на възложителя или на някои от обстоятелствата, при които е било издадено настоящето решение, възложителят/новият възложител трябва да уведоми МОСВ, РИОСВ – Варна, РИОСВ - Шумен и РИОСВ - Русе до 14 дни след настъпване на измененията.**

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

**МИНИСТЪР:**

**НОНА КАРАДЖОВА**

Дата: 22. 03. 2010г.

