



РЕШЕНИЕ

ПО ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА

№ 3-3/ 2014 г.

На основание чл. 99, ал. 2 от Закона за опазване на околната среда, чл. 19, ал. 1 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда (Наредбата за ОВОС) и във връзка с чл. 31 от Закона за биологичното разнообразие и чл. 39, ал. 12 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 „Изграждане на части от обект „Удвояване и електрификация на железопътна линия Карнобат – Синдел” в участък I: „Лозарево – Прилеп”, участък II: „Люляково – Дъскотна”, участък III: „Дъскотна – Търнак”, участък IV: „Търнак – Аспарухово”, участък V: „Аспарухово – Комунари” и участък VI: „Юнак – Синдел”

Възложител: ДП „Национална компания железопътна инфраструктура”

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

Кратко описание на инвестиционното предложение:

Съществуващата железопътна линия „Карнобат – Синдел” е в експлоатация повече от шестдесет години, като единична и електрифицирана ж.п. линия. Железопътното трасе по релацията „Карнобат – Синдел” (от км 0+723 до км 122+939) е с дължина 123 км и се състои от 15 междугария.

До 2004 г. железопътната линия „Карнобат – Синдел” е удвоена и електрифицирана в три участъка („Карнобат – Лозарево” от км 0+723.44 до км 16+684.29; „Прилеп – Люляково” от км 24+800 до км 40+663 и „Комунари – Юнак” от км 82+750 до км 116+763.74) с обща дължина 65.837 км, като движението в тези участъци е двупосочно.

Инвестиционното предложение (ИП) предвижда удвояване и електрификация в шест неизградени части/участъка от железопътната линия „Карнобат – Синдел”, като в някои от тях се предвижда напускане на съществуващото трасе (в близост до него, като на места го пресича) и изграждане на нова двойна електрифицирана ж.п. линия, отговаряща на изискванията за скорост 130 км/ч, минимален радиус на хоризонталните криви 800 м и максимален надлъжен наклон 12 ‰. Конструкцията на железния път е наставова. Проектното трасе преминава предимно през планински терен с пресичане на източния дял на Стара планина, пролома на р. Луда Камчия, терасата на р. Камчия, язовир „Цонево” и заливната тераса на Провадийска река.

Общата дължина на неизградените, неудоени и неелектрифицирани шест участъка е 44.941 км. С реализацията на ИП, общата дължина на двойното железопътно трасе от

Карнобат до Синдел ще бъде 110.778 км.

Железопътната линия „Карнобат – Синдел” е разположена в границите на административни области Бургас и Варна и общините на тяхна територия: Карнобат, Сунгурларе, Руен, Дългопол, Аврен и Долни Чифлик.

ИП включва дейности, предвидени по техническия проект от 2008 г., който е съобразен с изпълнени строителни дейности от 1982 г., свързани с удвояване и електрификация на железопътната линия в тези шест части/участъка, поради което не се разглеждат алтернативни варианти по отношение на тяхното трасе.

Шестте участъка в обхвата на ИП са: **участък I:** „Лозарево – Прилеп”, **участък II:** „Люляково – Дъскотна”, **участък III:** „Дъскотна – Търнак”, **участък IV:** „Търнак – Аспарухово”, **участък V:** „Аспарухово – Комунари” и **участък VI:** „Юнак – Синдел”.

УЧАСТЪК I: „ЛОЗАРЕВО – ПРИЛЕП” – от км 16+684.29 до км 24+800, с дължина 8115.71 м, в т.ч. гара Лозарево (от 16+684.29 до км 17+848) и тунел № 1 (от км 19+542 до км 22+350).

Съществуващото трасе е с дължина 12 491 м измерено от ос приемно здание Лозарево до ос приемно здание (ново недовършено) на спирка Прилеп.

ИП включва удължаване със 180 м на недоизградения тунел № 1 до км 22+350, недовършения надлез на км 18+558 и връзката между съществуващата ж.п. линия и новопроектираната спирка Прилеп. Проектирането на железния път в участъка „Лозарево – Прилеп” е свързано с гара Лозарево.

Гара Лозарево от км 16+684 до км 17+848:

Съществуващото коловозно развитие на гарата се състои от 6 коловоза плюс един изтеглителен, един специален и индустриален клон за винпром „Лозарево”. Между 1-ви и 2-ри коловоз е изграден единствения за гарата перон.

Коловозното развитие на гарата ще бъде от пет коловоза с 3 броя ниски двустранни перони с дължина 200 м. Предвижда се пероните да бъдат между 2-ри и 3-ти и между 4-ти и 5-ти коловоз, както и нов перон на мястото на съществуващия от страната на приемното здание.

ИП включва преустройството на приемното здание на гара Лозарево, ремонтни работи, дейности по саниране на сградата, както и изграждане на достъп до съществуващата чакалня за хора с увреждания и нова стрелочна кабина.

Спирка Прилеп, ос на приемно здание на км 24+283.18:

Съществуващите перони ще бъдат разрушени и ще бъдат изградени нови. Спирката е проектирана като необслужвана, само с навеси за пътниците. Предвижда се изграждането на паркинг, както и възстановяване на подхода към спирката.

Малки съоръжения в участък „Лозарево – Прилеп” – ще бъде изпълнен дюкер под общински асфалтов път Лозарево-Климаш на км 18+600 с дължина 12 м и 2 бр. плочести водостоци на км 23+107 и км 23+806 с дължина 3 м.

Големи съоръжения в участък „Лозарево – Прилеп”:

- Ж.п. надлез на км 18+558 – новопроектираната железопътна линия пресича четвъртокласен път между селата Лозарево и Климаш. Съществуващият път е негабаритен. Осигурява се строителен габарит за път III клас с ширина на пътното платно 6 м.
- Ж.п. естакада от км 18+566 до км 19+444.
- Укрепване на насип от км 18+250 до км 19+525.
- Мост на км 22+420 – новопроектираният участък за удвояване и електрификация на ж.п. линията пресича коритото на река Патомишка на км 22+420 при косота 70 гради.

• Пътна връзка и паркинг, км 24+400 – осигурява достъпа на моторни превозни средства до спирка Прилеп. Предвижда се да бъде с проектна скорост $V_{пр}$ до 40 км/час и тип на пътното платно Г 6.00. Новата пътна връзка ще се отклони от съществуващ асфалтов път. Отклонението е чрез създаване на ново триклонно кръстовище с връзка към новия паркинг за спирка Прилеп.

• Корекции на река Патомишка в интервала от км 22+250 до км 23+825 – от портала на тунел № 1 до км 23+100 трасето на новата двойна ж.п. линия преминава в продължителен изкоп с дълбочина достигаща до 12 м, което налага изграждане на корекция на реката с цел отвеждане на високите води. Корекции на коритото ще бъдат извършени в два участъка с обща дължина от 1133 м.

• Тунел № 1 от км 19+542 до км 22+350, с дължина 2808 м – предвижда се доизграждане на тунел № 1, намиращ се в междугарие Лозарево – Прилеп. Портал 1 на тунела е на км 19+542, а Портал 2 е на км 22+350. Надлъжният наклон на тунел № 1 е 12‰ и средна надморска височина 260 м. В тунел № 1 ще бъдат изградени 103 бр. ниши – укрития и 9 бр. ниши – камери. Ситуацията на трасето е права и последваща дясна крива.

Метод на разработка: Портал 1 – взривен метод, а Портал 2 – механичен, открит способ (385 м). По цялата дължина на тунела ще бъде направена хидроизолация. Предвидено е скално депо пред Портал 1 и земно депо пред Портал 2. Част от строителните работи по тунел № 1 са извършени през 2009 г.

УЧАСТЪК II: „ЛЮЛЯКОВО – ДЪСКОТНА” – от км 50+563.43 до км 59+800, с дължина 9236.57 м, в т.ч. тунел № 2 от км 57+635 до км 57+984. В участъка се предвижда прекилометриране по шенаж и репераж: км 50+563.43 съвпада с км 40+663.18.

Съществуващата железопътна линия в участъка от Люляково до Дъскотна е с дължина 11 280 км, ситуирана за скорост 85 км/час.

Целият участък е прекилометриран в процеса на проектиране. Началото на новата ж.п. линия в участъка „Люляково – Дъскотна” е по Път 1, като водещ километраж е км 50+563.43, който съответства на км 40+663.18 по стария километраж.

Новопроектираното трасе премества седем пъти р. Луда Камчия с железопътни мостове. Съоръженията са предвидени като стоманобетонени конструкции. Същите са ситуирани съответно по ос мост при: км 51+234, км 51+989.55, км 52+345, км 52+962, км 57+150, км 58+584 и км 59+317. Стъпките на първите два моста са изградени. Частични строителни работи са започнати и при моста на км 58+584. За останалите мостове не са извършвани строителни работи. Изцяло е завършена стоманобетонена конструкция на моста на км 57+150.

Началото на участъка, съгласно ИП, предмет на извършената оценка, е съобразено с необходимостта да се впише трасето по изградените стъпки на фундаментите на моста на км 51+234. Двата стоманобетонени моста на км 51+234 и на км 51+989 са твърди точки и са наложили преминаването на трасето в крива с радиус 6000 м без преходни криви, за да може да се впише в изградените стъпки на фундаментите. Спирка Люляково е предвидена в права с полезна дължина 200 м. Оста на спирка Люляково е на км 50+900. След моста на км 51+989 трасето няма ограничения в план до моста на км 57+150. Местоположението на спирка Листец е съобразено с изградената предварително площадка. Спирката е разположена в крива с радиус 800 м и с полезна дължина 200 м. Оста на спирка Листец е на км 54+300.

В района на двете спирки има промяна на наклона на земното легло от двустранен на едностранен. На всяка спирка се предвиждат по два пешеходни прелеза и рампа за инвалиди.

Малки съоръжения в участък „Люляково – Дъскотна”:



Отводняването на ж.п. линията е повърхностно, като водите надлъжно се отвеждат чрез облицовани канавки от сглобяеми стоманобетонени елементи и предпазни канавки, които се включват в малки съоръжения или реки. Напречното отвеждане на водите се осъществява чрез 16 бр. нови водостоци и 2 бр. съществуващи.

Големи съоръжения в участък „Люляково – Дъскотна“:

- Ж.п. мост над съществуващ път с. Череша – с. Люляково и р. Луда Камчия, ос мост на км 51+234 – съоръжението е съобразено с изградени през 1995 г. фундаменти на опорите за рамкова конструкция със ставна връзка на стълбовете с връхната конструкция на седем отвора – $22.90+5 \times 28.20 + 22.90$ м. Дължината на моста е 207.15 м. Мостът е разположен веднага след спирка Люляково, където трасето на двойната ж.п. линия пресича съществуващия път с. Череша – с. Люляково и след това косо долината и коритото на река Луда Камчия.

- Ж.п. мост над р. Луда Камчия, ос мост на км 51+989.55
Съоръжението е съобразено с изградени през 1995 г. фундаменти на опорите за рамкова конструкция на три отвора – 3×28.20 м. Новата конструкция е също рамкова конструкция за два коловоза, но с конзоли: $6.10+2 \times 28.20 + 28.30 + 6.20$ м. Дължината на моста е 97 м. В обсега на съоръжението трасето на двойната ж.п. линия пресича почти перпендикулярно долината и коритото на река Луда Камчия.

- Ж.п. мост над р. Луда Камчия, ос мост на км 52+345
Железопътният мост е предвиден за два железопътни коловоза на седем отвора – $21.70 + 5 \times 28.20 + 21.70$ м с пълна дължина 196.40 м.

- Ж.п. мост над р. Луда Камчия, ос мост на км 52+962
Съоръжението е предвидено за два железопътни коловоза на осем отвора – $21.70 + 6 \times 28.20 + 21.70$ м с дължина 224.60 м.

- Ж.п. мост над р. Луда Камчия, ос мост на км 57+150
Ж.п. мостът на км 57+150 е рамка на 4 отвора – $22.90 + 2 \times 28.20 + 22.90$ м с дължина 104.82 м.

- Ж.п. мост над р. Луда Камчия, ос мост на км 58+584
Мостът е на осем отвора $21.70 + 6 \times 28.20 + 21.70$ м с дължина 224.16 м. Съоръжението е разположено скоро след тунел № 2, където трасето на двойната ж.п. линия пресича косо коритото на река Луда Камчия.

- Ж.п. мост над р. Луда Камчия, ос мост на км 59+317
Представява два надлъжно разместени железопътни съоръжения за по един коловоз на пет отвора – $17.15 + 3 \times 21.00 + 17.15$ м с пълна дължина 106.10 м. Разместването на двете конструкции се налага заради косото пресичане на реката. В района на моста трасето на двойната ж.п. линия ситуационно се намира в началото в права, а след това в преходна крива към циркулярна крива с радиуси на десния и левия коловози 3000 м.

- Пътен надлез на км 54+627
Разположен е в непосредствена близост до с. Листец и осъществява връзка между селото и едноименната спирка. Пътният надлез е проектиран в права. Габаритът на пътя е Г8, но в обсега на пътния надлез и подпорните стени е Г9 и включва 7 м пътно платно и два тротоара по 1.45 м.

- Пътен надлез на км 58+837
Пътният надлез е на четири отвора – $16.80 + 2 \times 22.00 + 16.80$ м. Разположен е на пътя между с. Люляково и с. Дъскотна, в непосредствена близост до с. Дъскотна. Габаритът на пътя е Г8, но в обсега на пътния надлез и подпорните стени е Г9 и включва 7 м пътно платно.

- Спирка Люляково и пътна връзка на км 50+910



Навесът за спирка Люляково ще бъде монолитен, тип „заслон“. Предвиждат се рампи за хора с увреждания. Пътната връзка е за свързване на новопроектираната спирка Люляково на км 50+900 със съществуващия асфалтов път между селата Люляково и Череша.

- Спирка Листец при км 54+300 и пътна връзка при км 54+300

Навесът за спирка Листец също се предвижда да бъде монолитен, тип „заслон“, както при спирка Люляково. Пътната връзка е за свързване на новопроектираната спирка Листец с надлеза и пътната отсечка между селата Люляково и Дъскотна.

- Тунел № 2 от км 57+635 до км 57+984

Тунел № 2 се намира в междугарие Люляково – Дъскотна и е с дължина 349 м. Портал 1 на тунела е на км 57+635, а Портал 2 е на км 57+984. Надлъжният наклон е 5.2%, а средната надморска височина – 110 м. В момента в тунела се движат ж. п. композиции еднопосочно.

УЧАСТЪК III: „ДЪСКОТНА – ТЪРНАК“ – от км 59+800 до км 68+680, с дължина 8880 м, в т.ч. гара Търнак (67+586 – 68+680) и тунел № 3 от км 60+883 до км 61+368

Участъкът се характеризира със силно пресечен релеф и значителен брой водни и комуникационно-транспортни препятствия. В зоната на новото трасе теренът представлява редуване между високи хълмове и ниски долини, като денивелацията между тях достига до 55 м. Новото трасе пресича 7 пъти р. Луда Камчия и на много места е в непосредствена близост до нея. В участъка се намира и път № 701, III клас, свързващ Айтос и Провадия. Той пресича 4 пъти новата ж.п. линия, а на някои места нейното трасе минава в непосредствена близост до него. Също така новото трасе пресича съществуващата гара Дъскотна.

Вместо гара Дъскотна ИП предвижда спирка Дъскотна, в зоната между началото на подучастъка и моста преди тунел № 3. Спирка Дъскотна е решена в два перона с дължина по 200 м, като се планират навеси на двата перона и рампи с пешеходен прелез за връзка между тях.

Укрепващи съоръжения в участъка „Дъскотна – Търнак“:

В някои зони, по трасето на участъка се налага необходимост от изпълнение на укрепващи съоръжения и мероприятия:

- Укрепване откоса на насипа от км 61+511 до км 62+078;
- Укрепване на откоса от км 63+160 до км 63+288;
- Укрепване на откоса от км 64+703 до км 64+847;
- Укрепване на откоса от км 65+829 до км 65+955;
- Укрепване на откоса от км 67+025 до км 67+300.

Защитна дига на км 62+224:

Около км 62+160 трасето на новата двойна ж.п. линия пресича много широка заливна тераса, в която реката е оформила два ръкава. Преградното съоръжение започва от конуса на устоя на железопътния мост и завършва в прилежащия стръмен скат от брега на река Луда Камчия. Целта на изграждането е да се защити насипа на железопътната линия от конуса на моста до касетъчния водосток на км 62+275.

Малки съоръжения в участъка „Дъскотна – Търнак“:

Съгласно техническото решение за железопътната линия и предвид направените хидроложки изчисления, ще бъдат изградени 14 бр. нови водостоци.

Големи съоръжения в участъка „Дъскотна – Търнак“:

- Ж.п. мост над река Луда Камчия, ос мост на км 60+817

Съоръжението представлява два надлъжно разместени железопътни моста за по един коловоз на пет отвора – 17.15 + 3 x 21.00 + 17.15 м с пълна дължина 106.4 м. Разместването на двете конструкции се налага заради косото пресичане на реката.

- Ж.п. мост над река Луда Камчия, ос мост на км 61+440

Състои се от два надлъжно разместени самостоятелни железопътни моста за по един коловоз на шест отвората – $17.15 + 4 \times 21.00 + 17.15$ м с пълна дължина 127.1 м.

- Ж.п. мост над река Луда Камчия, ос мост на км 62+160

Представлява два надлъжно разместени самостоятелни железопътни моста за по един коловоз на седем отвората – $17.15 + 5 \times 21.00 + 17.15$ м с пълна дължина 148.1 м. Разместването на двете конструкции се налага заради много косото пресичане на р. Луда Камчия. Около км 62+160 трасето на двойната ж.п. линия пресича много широка заливна тераса, в която реката е оформила два ръкава. Въз основа на хидравлични изчисления е определена дължината на моста, а останалата част от речната тераса се прегражда и течението се насочва в подмостовото пространство с направляваща дига.

- Ж.п. мост над река Луда Камчия, ос мост на км 62+927

Мостът е за два железопътни коловоза на пет отвората – $21.70 + 3 \times 28.20 + 21.70$ м с дължина 140 м.

- Ж.п. надлез на км 63+108.5

Трасето на двойната ж.п. линия пресича съществуващия път III-701 Айтос – Провадия на км 63+108.5 под косота от 46 гради, където се предвижда изграждането на ж.п. надлез. Същият е разработен в съответствие със ситуационното и нивелетно решение на ж.п. линия и съществуващия път. Съоръжението осигурява преминаването на пътя Айтос – Провадия с височинен габарит от 4.87 м, при нормативен 4.70 м, и широчинен габарит Г10.50. Дължината на надлеза е 37 м.

- Ж.п. мост над път Айтос – Провадия и р. Луда Камчия, ос мост на км 63+405

Съоръжението е за два железопътни коловоза на седем отвората – $21.70 + 5 \times 28.20 + 21.70$ м с пълна дължина 196.4 м. При км 63+405 трасето на двойната ж.п. линия пресича съществуващия път III-701 Айтос – Провадия и долината на река Луда Камчия.

- Ж.п. мост над дере, ос мост на км 63+631

Железопътният мост е предвиден за два коловоза на три отвората – $17.15 + 21.00 + 17.15$ м с пълна дължина 64 м.

- Ж.п. мост над р. Луда Камчия и път Айтос – Провадия, ос мост на км 64+599

Представлява мост за два железопътни коловоза на осем отвората – $21.70 + 6 \times 28.20 + 21.70$ м с пълна дължина 224.6 м. При км 64+599 трасето на двойната ж.п. линия пресича долината на река Луда Камчия и съществуващия път III-701 Айтос – Провадия.

- Ж.п. естакада над изместения път Айтос – Провадия и р. Луда Камчия, ос естакада на км 65+230

Съоръжението се предвижда за два коловоза от две секции по седем отвората – $21.70 + 5 \times 28.20 + 22.00$ м с дължина 384.4 м. При км 65+016 трасето на двойната ж.п. линия пресича много косо съществуващия път III-701 Айтос – Провадия, след това широката около 280 м долина на река Луда Камчия и при км 65+360 коритото на самата река. Предвидена е реконструкция на път III-701 Айтос – Провадия, като изместеното трасе на пътя ще преминава през втория отвор на естакадата.

- Изместване на път III – N 208 Провадия – Айтос при ж.п. естакада на км 65+230.
- Селскостопански подлез на км 65+585.
- Пътна връзка и паркинг за спирка Дъскотна, км 60+090.

Предвижда се пътна връзка с проектна скорост $V_{пр}$ до 40 км/ч и тип на пътното платно Г 6.00, която да осигури достъпа на моторни превозни средства до спирка Дъскотна.

Новата пътна връзка ще се отклони от съществуващ асфалтов път № III – 701 Айтос Провадия чрез Т-образно кръстовище. Проектната отсечка е на полегат склон, спускащ се към терасата на р. Луда Камчия.

- Сгради спирка Дъскотна – навесът за спирката ще бъде монолитен, тип „заслон”, като се предвиждат рампи за хора с увреждания.

- Нова гара Търнак от км 67+586 до км 68+680.

Съществуващата гара Търнак е построена като междинна гара по трета ж.п. линия София – Варна и се намира между гара Завет и гара Аспарухово.

Предвижда се новата ж.п. гара Търнак да бъде с 6 коловоза. Новата проектна ос планира гарата да е в права от км 67+586 до км 68+112.964, като след това преминава в крива с радиус 2000 м с дължина на преходните криви по 130 метра. На км 68+456.887 железопътната линия отново преминава в права, която продължава до края на разглеждания участък.

Разстоянието между коловозите е 5.00 м, а между трети и четвърти коловози е 10.00 м. Планира се изграждане на 3 перона – пред приемното здание, между 1 и 2 коловози, както и между 2 и 3 коловози.

За отводняване на гаровата платформа ще бъде изпълнен дренаж между първи и втори коловоз. В разглеждания участък е необходимо изпълнение на 3 бр. нови водостоци.

Големи съоръжения в участъка на гара Търнак:

- Рехабилитация на ж.п. надлез на км 68+409;

- Пътна връзка за гара Търнак – предвижда се тип на пътното платно Г 8.00. Пътната връзка е в хоризонтална права с дължина 195 м.

- Сгради гара Търнак – приемно здание, стрелочни кабинни:

Приемно здание – предвижда се премахване на високото тяло и осъвременяване на изграденото до кота +0.00 ниско тяло със служебните помещения. На първия етаж е разположено помещението за релейно и телекомуникации.

Гаровият площад се състои от главен перон на гара Търнак, приемно здание с прилежащи тротоарни части и паркинг за автомобили. Ще бъдат изградени рампа за инвалиди и две стрелочни кабинни в двата края на гарата (на км 67+688 и км 68+610).

• Тунел № 3 от км 60+883.32 до км 61+368.12

Тунел № 3 се намира в междугарие Дъскотна – Търнак. Дължината на тунела е 484.8 м. Портал 1 на тунела е на км 60+883.32, а Портал 2 е на км 61+368.12. Тунел № 3 е с надлъжен наклон 4.5‰ и средната надморска височина – 92 м.

В тунел № 3 са изградени 18 бр. ниши – укрития и 9 бр. ниши – камера. Ситуация – лява крива. Метод на разработка - взривен способ, тунелно. По цялата дължина на тунела ще бъде направена хидроизолация.

УЧАСТЪК IV: „ТЪРНАК – АСПАРУХОВО” – от км 68+680 до км 80+000, с дължина 11 320 м, в т.ч. гара Аспарухово (78+400 – 80+000)

Подучастък „гара Търнак – спирка Струя” от км 68+680 до км 73+582.78

В подучастък „гара Търнак – сп. Струя” железопътната линия, която ще бъде удвоена и електрифицирана е по ново трасе.

В участъка от км 70+661.60 до км 70+902.35 се предвижда естакада с дължина 240.80 м над река Луда Камчия. Естакадата е стоманобетонова рамкова конструкция със 7 отвора по 28.20 м и 2 отвора по 21.70 м, която ще бъде като една обща конструкция за железен Път 1 и железен Път 2.

Проектното трасе е с дължина 4 407 м. За водещ километраж е избран километражът на Път 2, тъй като при изграждане на подучастък „сп. Струя – гара Аспарухово” е направен първоначално Път 2. Началото на трасето е на км 68+680 по Път 1 и по Път 2. Последният елемент осъществява връзката между подучастъка и новоизградения удвоен и електрифициран подучастък „сп. Струя – гара Аспарухово”.

Подучастък „сп. Струя – гара Аспарухово” – км 73+582.78 до км 78+400

От км 73+582.78 до км 77+670 железопътната линия е изградена по ново проектно трасе, като са изпълнени три естакади.

Извън съществуващата гара Аспарухово е изпълнено строителството на част от новото проектно решение за коловозното развитие. На същото земното платно е изпълнено

без защитен пласт с необходимата носимоспособност, като в гърловината страна Търнак не е изградена връзката с новото трасе положено до км 77+670. Движението в подучастъка се осъществява по Път 2.

Изпълнени големи съоръжения в подучастък „сп. Струя – гара Аспарухово“:

- Естакада № 1 – км 74+625 – км 74+870, естакада № 2 – км 75+750 – км 75+968 и естакада № 3 – км 76+577 – км 77+000;

- Ж.п. надлез – км 73+668.22, над път „Струя - Добромир“;

- Пътен надлез – км 77+950.64, над път „Айтос - Провадия“.

Гара Аспарухово от км 78+400 до км 80+000:

ИП предвижда 4 приемно-отправни (ПО) коловоза със следните полезни дължини: 2-ри ПО коловоз с полезна дължина 784 м; 3-ти ПО и главен коловоз с полезна дължина 814 м; 4-ти ПО и главен коловоз с полезна дължина 889 м; 5-ти ПО коловоз с полезна дължина 754 м; ляв изтеглителен коловоз за обслужване на Петролна база с дължина 217 м; десен изтеглителен коловоз за връзка с оставащата част от сегашните коловози, формиращи маневрена коловозна група с вагонна везна и предпазен коловоз.

В гарата са планирани два нови ниски двустранни перона между 2-ри и 3-ти главен коловози, и между 4-ти главен и 5-ти коловози с дължина 220 м. Освен преустройство на коловозното развитие се налага извършване на ремонтни работи на приемното здание на гарата, техническата сграда за маршрутно-релейна централизация и стрелочната кабина.

УЧАСТЪК V: „АСПАРУХОВО – КОМУНАРИ“ – от км 80+000 до км 82+750, с дължина 2 750 м, в т.ч. гара Комунари (81+450 – 82+750)

Железопътната линия в междугарието Аспарухово – Комунари е единична между гарите Аспарухово с ос приемно здание (ПЗ) на стар км 80+048 (нов км 79+034.58) и Комунари с ос ПЗ на стар км 83+387 (нов км 82+264.33).

Предвиждат се новопроектирани прави и криви по двата нови железни пътя (Път 1 и Път 2). След края на стрелките по посока гара Комунари железният път е в крива с радиус 800 м, като веднага след нея започва друга крива с радиус 4500 м, така че разстоянието между двата пътя да бъде 4.20 м. Преди гара Комунари разстоянието между тях постепенно достига до 5.00 м, което дава възможност за разполагане на есовите връзки в гарата.

По участъка „Аспарухово – Комунари“ се предвижда:

- Преустройство на водостоци на км 80+653 и на км 80+788;

- Изпълнение на нова дренажна система в гара Аспарухово за отводняване на земното платно под железния път в гарата, състояща се от 7 бр. дренажи;

- Пътен подлез Айтос – Провадия на км 81+638;

- Изграждане на водостоци при км 81+723.08 и км 82+700.72.

Гара Комунари от км 81+450 до км 82+750, ос приемно здание 82+266.82

ИП предвижда от общо 11 коловоза в гарата да останат 7 броя, поради което е предвидено демонтиране на 8-ми, 9-ти, 10-ти и 11-ти коловози и стрелките за и между тях.

Двата главни 2-ри и 3-ти коловози в гарата продължават в права до км 81+900 и с криви от 4500 м се свързват с Път 1 и Път 2 от междугарието Аспарухово – Комунари.

За приемното здание, техническата сграда и стрелочната кабина на гарата ще бъдат извършени необходимите ремонтни работи в служебните помещения и преустройства.

УЧАСТЪК VI: „ЮНАК – СИНДЕЛ“ – от км 118+300 до км 122+939, с дължина 4639.00 м, в т.ч. разделен пост Юнак. В участъка, проектът предвижда второ прекилометриране по шенаж и репераж: км 116+763.74 съвпада с км 118+300.

Железопътната линия в междугарието Юнак – Синдел е единична между гарите Юнак с ос приемно здание (ПЗ) на км 118+126.94 и Синдел с ос ПЗ на км 122+279.811 или

на км 502+303 по километража на Втора ж.п. линия (София) – Г. Оряховица – Синдел – (Варна).

Големи съоръжения по новото трасе в междугарнето:

- Ж. п. мост над р. Провадийска, ос мост на км 119+010

Представява два надлъжно разместени железопътни моста за по един коловоз на шест отвора – 17.15 + 4 x 21.00 + 17.15 м с пълна дължина 129.80 м. Ситуационно трасето е в крива с радиус на десния коловоз 805 м, а на левия 800 м и нивелетно е в наклон 1.5%.

- Пътен надлез на км 120+393 – пресича се общински път с. Царевци – с. Синдел. В разглеждания участък съществуващият път е с габарит Г8 с ширина на платното за движение 6.0 м и два банкета по 1.0 м.

- Пътен надлез на км 121+297 – пътят от с. Синдел за гара Синдел и гр. Девня непосредствено след края на селото пресича с прелаз на ниво съществуващите два коловоза на ж.п. линия в участъка „Юнак – Синдел”. ИП за удвояване и електрификация на железопътната линия предвижда прекарване на два нови коловоза до съществуващите, като пресичането става с надлез на пътя над четирите коловоза.

- Ж. п. мост над р. Провадийска, ос мост на км 121+502.70

Ситуационно трасето е в права и преминава в непосредствена близост до два съществуващи моста по ж.п. линията Г. Оряховица – Варна, като оста на левия коловоз на новото трасе отстои на 5.80 м от оста на десния коловоз на линията Г. Оряховица – Варна.

Двата съществуващи моста са изпълнени на три отвора. Разположението в план на съществуващите мостове, определя и ситуационното разположение на новият ж.п. мост, така че осите на опорите им да съвпадат. Съоръжението се намира в гаров район.

Разделен пост Юнак

Гара Юнак е построена като възлова гара с ос приемно здание (ПЗ) на км 118+126.94 по Трета ж.п. линия (София) – Карнобат – Синдел – (Варна). В гарата има 6 приемно – отправни двустранно свързани коловози с номера 3, 4, 5, 6, 7 и 8, а 1-ви кантарен и 2-ри глух са свързани само към гърловината страна Синдел.

След преустройството на гарата в Разделен пост и в спирка за пътническо движение влаковете ще спират пред двата съществуващи перона на станалите открит път два главни коловози.

Гара Синдел, ос приемно здание на км 122+279.811

Гара Синдел е построена като възлова гара с ос приемно здание (ПЗ) на км 122+279.811 по Трета ж.п. линия (София) – Карнобат – Синдел – (Варна), или на км 502+303 по Втора ж.п. линия (София) – Г. Оряховица – Синдел – (Варна).

Предвижда се приемно – отправни коловози да бъдат до 10-ти включително, с осигурено директно влизане и излизане от Г. Оряховица, Карнобат и Варна. Коловозите от 11-ти до 16-ти имат директна връзка с коловозите на Синдел разпределителна, а 17-ти коловоз е предвиден за демонтаж.

ИП включва отводняване на земното платно под железния път в гарата чрез 9 бр. дренажи, като дренаж 1 е между 3-ти и 4-ти главни коловози по направлението София – Г. Оряховица – Варна. Дренаж 2 е между 5-ти и 6-ти главни коловози по направлението Карнобат – Синдел – Варна. Предвиждат се ремонтни работи на приемното здание на гарата.

Трасето на новата двойна железопътна линия пресича електропреносни съоръжения на НЕК ЕАД – въздушна електропроводна линия (ВЛ) 220 kV „Камчия” при км 54+700 в участък „Люляково – Дъскотна” и ВЛ 400 kV „Черно море” при км 69+200 в участък „Търнак – Аспарухово”.

С настоящото ИП са свързани отчуждителни процедури за земеделски земи за участък II: „Люляково – Дъскотна”, участък III: „Дъскотна – Търнак” и участък VI: „Юнак –



Синдел". Общата площ на засегнатите земи, подлежащи за отчуждаване е **288.178 дка**, от които земеделските земи са общо 254.608 дка (ниви – 153.171 дка; пасища – 40.749 дка; изоставени земеделски земи – 56.246 дка; ливади – 0.008 дка; друга земеделска земя – 4.434 дка) и други земи – 33.570 дка.

В землища на селата Планиница, Дъскотна, Вишна, Дропла и Каравельово в община Руен попадат 195,278 дка и 92,9 дка попадат в землища на с. Юнак, с. Казашка река и с. Синдел в община Аврен.

Размерът на горските територии в обхвата на ИП, за които предстои процедура за изключване е около 115.552 дка.

Предвижда се извършване на възстановителни и рекултивационни мероприятия на участъци от съществуващата железопътна линия, които ще бъдат спрени от експлоатация. Площта на терените в участъците от ИП, подлежащи на рекултивация е около 351 дка.

Инвестиционното предложение попада в обхвата на защитени зони от мрежата „Натура 2000“ в защитени зони за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна **BG0000137, „Река Долна Луда Камчия“** (вход км 51+234 – изход км 51+314; вход км 51+825 – изход км 52+140; вход км 52+320 – изход км 54+515; вход км 54+784 – изход км 57+181; вход км 58+476.72 – изход км 58+837; вход км 59+344 – изход км 59+374.42; вход км 60+440 – изход км 60+937; вход км 61+312 – изход км 62+318; вход км 62+784 – изход км 63+100; вход км 63+350 – изход км 64+660; вход км 65+000 – изход км 65+553; вход км 68+420 – изход км 70+659.60), **BG0000393 „Екокоридор Камчия-Емине“** (вход км 51+314 – изход км 51+825; вход км 57+650 – изход км 58+500; вход км 59+374.42 – изход км 60+440), **BG0000133 „Камчийска и Еменска планина“** (вход км 64+679 – изход км 64+975) и защитена зона **BG0002044 „Камчийска планина“** за опазване на дивите птици (вход км 61+407 – изход км 62+318; вход км 62+855.84 – изход км 63+720; вход км 64+550 – изход км 75+420; вход км 75+550 – изход км 77+000).

Предвид разпоредбата на чл. 31, ал. 1 от *Закона за биологичното разнообразие* и чл. 2, ал. 1, т. 1 от Наредбата за ОС, инвестиционното предложение е подложено на оценка за съвместимостта му с предмета и целите на опазване в защитените зони. След преценка на основание чл. 39, ал. 3 от Наредбата за ОС, инвестиционното предложение **има вероятност** да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитените зони и дадените съгласно чл. 39, ал. 5 от същата наредба указания, е изготвен доклад за оценка на степента на въздействието върху защитените зони (ДОСВ). Очакваните въздействия на инвестиционното предложение (ИП) върху предмета и целите на защитените зони са подробно разгледани и оценени в ДОСВ.

поради следните мотиви (фактически основания):

1. В представения доклад за ОВОС и допълнението към него е направен подробен анализ на вероятните въздействия върху околната среда от реализацията на частите/участъците от железопътна линия „Карнобат – Синдел“. Въз основа на анализа, проведените огледи, проучвания, изследвания, изчисления и направената прогнозна оценка за въздействие на обекта върху компонентите и факторите на околната среда и здравето на хората и в съответствие със законодателството по околна среда авторите на доклада за ОВОС препоръчват да се одобри осъществяването на инвестиционното предложение за **„Изграждане на части от обект „Удвояване и електрификация на железопътна линия Карнобат – Синдел“**, като са предложени мерки за намаляване и където е възможно прекратяване на значителните вредни въздействия върху околната среда, както и план за изпълнение на тези мерки.

2. Въздействието на емитираните замърсители по време на строителството и експлоатацията върху компонентите на околната среда е класифицирано като незначително, постоянно за периода на строителство, възстановимо, с малък териториален обхват, с незначителен кумулативен ефект, под приетите национални и европейски нормативни изисквания и не предполага негативни въздействия върху здравето на хората, компонентите и факторите на околната среда, тъй като:

- Резултатите от моделирането, по отношение на приземните концентрации по цялото трасе на ж.п. линия не отчитат замърсяване на атмосферния въздух (надвишаване на средногодишната норма за опазване на човешкото здраве за $ФПЧ_{10}$) по трасето и около него и не се очаква емитиране на други замърсители от електрифицираната ж.п. линия;
- Като цяло негативно въздействие върху повърхностните водни тела може да се очаква при изграждането на новите мостове и естакади от ж.п. линия, което изисква периода на строителство да бъде определен конкретно и да бъде съобразен с отточната характеристика на реките и периодите на развъждане на рибните популации. Основно въздействие ще има върху речните участъци – р. Патомишка и р. Луда Камчия между яз. „Камчия“ и яз. „Цонево“, които към момента се отнасят към категория „реки“ и не са силномодифицирани водни тела;
- Реализацията на ИП няма да окаже въздействие върху подземните водни тела, както по време на строителството на съоръженията и релсовия път, така и по време на експлоатацията на линията;
- Инвестиционното предложение има ограничено въздействие върху геоложката среда, което е най-ясно изразено при дейностите по доизграждане на тунел № 1, както и в участъците с големи изкопи. Въздействието върху геоложката среда е оценено в рамките на допустимото;
- Въздействието върху почвата по време на строителството на обекта е оценено като значително, локално по място (в рамките на строителната полоса), кратковременно в периода на строителство, с кумулативен ефект по отношение на размера на новите нарушения с предходни такива в изградените вече участъци;
- Експлоатацията на инвестиционното предложение е свързана с трайна промяна в земеползването върху територията в границите на сервитута с режим на превантивна устройствена защита с ширина общо 60 м за скорост от 130 км/ч. В този аспект въздействието върху почвите е оценено като значително, постоянно, но локално по място;
- Инвестиционното предложение не попада в границите на защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии;
- Въздействието на генерираните отпадъци по време на изграждане на шестте участъка от ж.п. линия, предмет на ИП и при експлоатация на ж.п. линия „Карнобат – Синдел“ от км 0+723 до км 122+939 върху компонентите на околната среда е класифицирано като незначително, временно (за периода на строителство), постоянно (при експлоатация), с малък териториален обхват;
- По време на експлоатация на удвоените и електрифицирани шест части/участъка на ж.п. линия „Карнобат – Синдел“ и експлоатация на ж.п. линия „Карнобат – Синдел“ не се използват опасни химични вещества;
- Върху обектите с нормиран шумов режим, по време на строителство се очаква отрицателно шумово въздействие периодично (през деня), за ограничен период от време, до приключване на строителните работи в съответния участък;
- По време на експлоатация на железопътната линия при наличие на превишения на граничните стойности за ниво на шум при различните обекти на въздействие (населени места) ще се изисква да се прилагат подходящи мерки за шумозащита, както за участъците в обхвата на ИП, така и за тези, които са вече удвоени и електрифицирани;

- Изграждането на новите участъци, като част от железопътна линия „Карнобат – Синдел” ще има отрицателно влияние върху ландшафта, но с допустими изменения в неговата типология и допустими промени в пространствените структури и изгледните пространства. Няма да бъде променен основният тип ландшафт, няма да има съществени изменения във вътрешната структура и функционирането на ландшафтите, които да предизвикат допълнителни нарушения в екологичното равновесие;

- Експлоатацията на железопътната линия „Карнобат – Синдел” не представлява пряка заплаха за културните ценности;

- Хигиенният експертен анализ доказва, че изграждането на железопътното трасе в отделните шест участъка, съобразено 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;

- При условия на правилно експлоатиране, инвестиционното предложение не се очаква да застраши здравното състояние на населението от района в близост до ж.п. трасе, както за шестте части/участъка, така и при експлоатация на ж.п. линия „Карнобат – Синдел”;

- Очакваният кумулативен ефект между модернизирания железопътна линия „Карнобат – Синдел” и пътната мрежа (път II-73 Карнобат – Шумен или път III-208 Айтос – Провадия) е оценен като незначителен за отделните подучастъци (предмет на извършеното моделиране). От представеното разпределение на изолините на приземните концентрации на $ФПЧ_{10}$ при всички подучастъци е видно, че няма зони с концентрации над 100% от Средногодишната норма за опазване на човешкото здраве (0.04 mg/m^3);

- По време на строителство на неизградените, неудоени части/участъци от трасето на ж.п. линия „Карнобат – Синдел” се очаква кумулативен ефект от наслагването на шума от строителната дейност и шума от движението на съществуващия релсов транспорт в близките до трасето обекти на въздействие – с. Лозарево, с. Листец, с. Аспарухово, с. Комунари, с. Юнак. Очакваните нива на шум от релсовия транспорт достигащи до жилищните им територии през дневния период са съответно: 57.4 dBA, 57.3 dBA, 52.5 dBA, 56.9 dBA, 62.7 dBA. Съпоставянето на тези нива с нивата на шум достигащи до цитираните селища от строителната дейност показва, че за с. Лозарево, с. Аспарухово, с. Комунари и с. Юнак, приносът на шума от релсовия транспорт в общото ниво е незначителен и определящ е шума от строителната дейност (кумулятивното въздействие от 0.3 – 0.7 dBA). За с. Листец кумулативното въздействие от наслагването на шума от двата източника (строителна дейност и съществуващ релсов транспорт) е около 3 dBA;

- Кумулативен ефект по време на експлоатация, както на изградените шест части предмет на ИП, така и при експлоатация на ж.п. линия „Карнобат – Синдел” от км 0+723 до км 122+939 се очаква от наслагване на шума, излъчван от релсовия транспорт по ж.п. линия и автомобилния поток по път III-208 Айтос – Провадия при гр. Дългопол, където трасетата на двата вида транспорт са разположени едно до друго по цялата дължина на територията на града и действат върху една и съща част от територията му. За дневния период нивото на шума, достигащо до жилищните терени се определя от шума на автомобилния транспорт, който маскира шума от релсовия транспорт (с около 10 dBA разлика). През нощния период преобладаващ е шума от релсовия транспорт с принос на автомобилния в общото ниво около 1 dBA. Не се очаква кумулативен ефект за територията на с. Лозарево и с. Вълчин от шума на релсовия транспорт и автомобилния поток по път II-73, тъй като всеки от тях действа върху различна част от територията на селата.

3. Инвестиционното предложение за „Изграждане на части от обект „Удвояване и електрификация на железопътна линия „Карнобат – Синдел” е част от стратегическата програма на Република България за модернизация и рехабилитация на железопътната инфраструктура и е част от трета главна железопътна линия Карнобат – Синдел – Варна

Фериботна и връзка с пристанище Варна по VIII Транс-европейски коридор (Варна/Бургас – Пловдив – София – Тирана – Дурас – Бриндизи).

4. Осъществяването на инвестиционното предложение ще повиши устойчивото развитие на националния транспортен пазар и конкурентната интеграция на българската железопътна мрежа в европейските и евразийски транспортни пазари.

5. С реализацията на ИП се постига: скъсяване на дължината на железопътното трасе с около 12 км; избягват се потенциално опасни свлачища и слаби места с намаления на скоростта на движение на влаковете по съществуващото трасе; намалява се времето за пътуване по цялото рамо София – Пловдив – Карнобат – Синдел – Варна и др. Ще бъде подоброено качеството на предоставените услуги на железопътния транспорт.

6. Инвестиционното предложение е допустимо от гледна точка на постигане целите за опазване на околната среда и мерките за постигане на добро състояние на водите и зоните за тяхната защита, заложи в Планове за управление на речните басейни (ПУРБ) на Черноморски и Източнореломорски район по смисъла на чл. 4а от *Наредбата за ОВОС*, съгласно становища на Басейнова дирекция за управление на водите (БДУВ) – Черноморски район с изх. № 04-01-22/2/13.01.2012 г. и БДУВ – Източнореломорски район с изх. № КД-04-333/17.11.2013 г.

7. В обхвата на трасето няма находища на подземни богатства и не се блокират запаси на такива. Няма и площи, отдадени за търсене и/или за проучване на подземни богатства.

8. Извършената оценка за съвместимостта на инвестиционното предложение с предмета и целите на засегнатите защитени зони дава възможност за вземане на решение съгласно чл. 39, ал. 12 от *Наредбата за ОС*.

8.1. Съгласно направената оценка, реализирането на ИП няма да доведе до значително отрицателно въздействие върху предмета и целите на опазване в защитени зони за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна ВГ0000137 „Река Долна Луда Камчия”, ВГ0000393 „Екокоридор Камчия-Емине”, ВГ0000133 „Камчийска и Еменска планина”, предвид следните обстоятелства:

8.1.1. Реализирането на ИП няма да доведе до нарушаване на целостта, структурата и функциите на защитените зони, тъй като ще засегне незначителен процент от площта на зоните, разположени в периферията им, съответно: ВГ0000137 „Река Долна Луда Камчия”, засягат се 430,61 дка или 1,745%; ВГ0000393 „Екокоридор Камчия – Емине”, засягат се 128,64 дка или 0,045 %; ВГ0000133 „Камчийска и Еменска планина”, засягат се 14,500 дка или 0,0016 %.

8.1.2. При прилагане на разписаните мерки (рекултивация, забрана за строителни дейности в конкретни площи, изграждане на подпорни стени вместо изкопни дейности) не се очаква значителна степен на отрицателни косвени и преки въздействия, изразяващи се в загуба и фрагментация на природни местообитания, предмет на опазване в съответната зона, тъй като се засягат ограничени площи от следните природни местообитания:

- В защитена зона ВГ0000137 „Река Долна Луда Камчия” се засягат природни местообитания: 6220* *Псевдостепи с житни и едногодишни растения от клас Thero Brachypodietea* (4.2520 дка или 0.0723%); 91ЕО* *Алувиални гори с Alnus glutinosa и Fraxinus excelsior (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae)*, Подтип 1. Крайречни гори от елши (*Alnus spp.*) и планински ясен (*Fraxinus excelsior*) (10.8702 дка, или 0.4016%); 91МО *Балкано-панонски церово-горунови гори*, Подтип 2 *Субсредиземноморски (тракийски) смесени дъбови гори* (след прилагане на предвидените мерки, засегнатата площ на местообитанието ще възлиза на 35.8754 дка или 0.7671%); 6210 *Полуестествени сухи тревни и храстови съобщества върху варовик (Festuco-Brometalia) - важни местообитания на орхидеи* (25.8212 дка или 0.5247%);
- В защитена зона ВГ0000393 „Екокоридор Камчия – Емине” се засягат природни местообитания: 6210 *Полуестествени сухи тревни и храстови съобщества върху*

варовик (*Festuco-Brometalia*) - важни местообитания на орхидеи (3.7449 дка или 0.6674 %); 91МО Балкано-панонски церово-горунови гори (3.8209 дка или 0.0086%);

- В защитена зона BG0000133 „Камчийска и Еменска планина” се засяга природно местообитание 91МО Балкано-панонски церово-горунови гори (след прилагане на предвидените мерки, засегнатата площ на местообитанието ще възлиза на 2.3463 дка или 0.0009 %).

8.1.3. Реализацията на ИП във фаза строителство няма да окаже значително отрицателно въздействие върху видовете риби, предмет на опазване в защитените зони, при спазване на предвидените мерки. По време на експлоатацията на обекта няма да има отрицателни въздействия върху видовете риби.

8.1.4. Няма да има значително отрицателно въздействие в следствие загуба на местообитания на видовете земноводни и влечуги, прекъсване на биокоридорни връзки и пряка смъртност от прегазване на видовете, както и фрагментация и бариерен ефект при изпълнение на мерките за предотвратяване, намаляване и отстраняването му.

8.1.5. По време на строителството в защитена зона BG0000137 „Река Долна Луда Камчия” ще бъдат засегнати 23 дка или 0,32% от подходящите местообитания на видра. Очакваното въздействие безпокойство е с временен характер и няма да доведе до трайно прогонване на индивиди и промяна в характеристиките на популацията на вида. Предвидената мярка за възстановяване на крайречната растителност след приключване на строителните дейности ще допринесе за намаляване на двете въздействия и бързото завръщане на вида в досегашните му местообитания.

8.1.6. Реализацията на ИП няма да доведе до промяна в числеността и структурата на популациите на видовете бозайници (вълк, пъстър пор, европейски лалугер, добруджански хомяк и степен пор), предмет на опазване в защитените зони, защото трасето не засяга техни местообитания.

8.1.7. Реализацията на железопътната линия няма да предизвика унищожаване на убежища на видовете прилепи, поради отсъствие на такива. Ще има неблагоприятно въздействие само върху потенциалните им ловни местообитания, което е в незначителна степен, тъй като мостовите съоръжения над река Луда Камчия са преодолима преграда за тях.

8.1.8. Реализацията на ИП няма да доведе до значителни отрицателни въздействия върху видовете безгръбначни, предмет на опазване в защитените зони. Очакваното прогонване на индивиди и влошаване на местообитания по време на строителните дейности ще е с временен характер без промяна на структурата и числеността на популациите им.

8.2. Реализацията на ИП няма да предизвика значително отрицателно въздействие върху предмета и целите на опазване в защитена зона BG0002044 „Камчийска планина” за опазване на дивите птици, предвид следните обстоятелства:

8.2.1. Реализирането на ИП не е свързано с нарушаване на целостта, структурата и функциите на защитена зона BG0002044 „Камчийска планина” за опазване на дивите птици, тъй като трасето ще засегне незначителен процент (220,55 дка или 0,025%) от площта на зоната;

8.2.2. Начинът на премостване на язовир „Цонево“ е извършено чрез съществуващи естакади, поради което няма да бъдат унищожени ключови територии от защитената зона, като основни гнездови и хранителни местообитания и места за почивка;

8.2.3. Трасето пресича зоната на няколко места, но изцяло в периферията, поради което не се очаква изпълнението на ИП да доведе до фрагментиране на популации на видовете опазвани в зоната, както и на хранителни и гнездови местообитания;

8.2.4. Незначително ще бъде въздействието безпокойство върху птиците по време на изпълнението на ИП при прилагане на предвидената мярка свързана със започването на предварителната подготовка за строителството и неговото осъществяване извън определен времеви период, съобразен с биологичните изисквания на птиците, опазвани в зоната;

8.2.5. Сметчането на риска от токов удар на птици с електропреносните съоръжения на ж.п. линията ще бъде постигнато чрез поставянето на предпазни съоръжения.

8.3. Степента на шумовото натоварване при експлоатацията на ИП, което може да доведе до безпокойство и прогонване на видове, вкл. птици, ще бъде незначително, предвид изградената адаптация на видовете към съществуващото старо трасе на железопътната линия. Шумът, предизвикан от строителната техника при реализацията, има временен характер и ще бъде ограничен само по време на строителните дейности.

8.4. Отчетеното кумулативно въздействие от реализирането на ИП върху защитените зони, заедно с минали, настоящи и бъдещи планове, програми, проекти и инвестиционни намерения има временен характер, изразено по време на строителството, и ще бъде незначително по степен по време на експлоатацията при спазване на определените сметчаващи мерки.

9. Министерство на здравеопазването с писмо изх. № 04-09-124/16.07.2013 г. дава положително становище по отношение на допълнения доклад за ОВОС и при спазване на всички препоръки и мерки, посочени в доклада за ОВОС и условията, постановени в настоящото решение, не следва да се очаква възникване на здравен риск за човешкото здраве при строителството и експлоатацията на неизградените участъци от железопътна линия „Карнобат – Синдел”.

10. По време на процедурата по ОВОС са проведени консултации със заинтересувани лица. При организирането на срещите е спазено изискването за едномесечен достъп до доклада за ОВОС с приложенията към него, в т.ч. и ДОСВ и за публикуване на обявите (във вестниците „Монитор” и „Телеграф” от 27.12.2013 г., в местни вестници „Карнобатски глас” от 23.12.2013 г. и „Сунгуларска долина”, бр. 20 от 19.12.2013 г.) най-малко 30 дни преди срещите. Осигурен е обществен достъп до доклада за ОВОС с всички приложения към него и са проведени шест срещи за обществено обсъждане в определените като засегнати общини Карнобат, Сунгурларе, Руен, Дългопол, Аврен и Долни Чифлик в периода 04 – 06.02.2014 г. Представено е писмено становище-възражение на срещата за обществено обсъждане в гр. Карнобат от доц. д-р Димчо Момчилов (археолог към Исторически музей – Карнобат), в което се посочва, че следва да бъде извършено пълно теренно археологическо обхождане по трасето на железопътната линия. Възложителят (с писмо наш вх. № ОВОС-251/13.02.2014 г.) е представил становище по предложенията, препоръките и мненията в резултат на общественото обсъждане, протоколите от проведените срещи за обществено обсъждане, с приложени към тях списъци на присъствалите и становище на доц. д-р Георги Нехризов, (специалист при НАИМ-БАН), разработил част „Културно наследство” в доклада за ОВОС, които са съобразени в настоящото решение. На срещите за обществено обсъждане в общините Руен, Аврен и Долни Чифлик не е имало представители на обществеността. В нормативно определения срок не са депозиран други писмени възражения, писмени становища и препоръки преди, по време и след срещите за обществено обсъждане. С писмо изх. № 26-00-1653(2)/28.02.2014 г. кмета на община Карнобат изразява становище с предложение, което е включено като условие в настоящото решение по ОВОС.

11. Със свое Решение I-3/2014 г. от 12.03.2014 г., Висшият експертен екологичен съвет предлага да бъде одобрено осъществяването на инвестиционното предложение

и при следните условия:

I. За фазата на проектиране или преди започване на строителството:

1. Да се проведат процедури по издаване на Разрешителни за ползване на воден обект за изграждане на линейна инфраструктура, пресичаща водни обекти, по смисъла на чл. 46, ал. 1 от Закона за водите. В хода на процедурите да се вземе предвид, че участъците от

железопътната линия, преминаващи в близост до р. Камчия и р. Провадийска попадат в зони под заплаха от наводнения.

2. Да се проведе процедура по издаване на Разрешително за заустване на дренажни води от тунел № 1 по смисъла на *Закона за водите*.
3. В проектите за новите и реконструкция на съществуващите гари да се предвиди изграждане на водоупътни изгребни ями за формираните битово-фекални отпадъчни води.
4. С цел предотвратяване развитието на негативни процеси да се извърши проверка на съответствие на проектите със съществуващата ситуация преди започване на строителството и допроектиране или корекция на проектите, ако е наложително.
5. Да се извърши оценка и да се разработят мерки за безопасно съхранение на използваните опасни химични вещества и смеси (вкл. горива и смазочни масла), в съответствие с изискванията на *Наредбата за реда и начина за съхранение на опасни химични вещества и смеси (приета с ПМС № 152 от 30.05.2011 г., обн., ДВ, бр. 43 от 7.06.2011 г.)*, както и с изискванията, посочени в информационните листове за безопасност (ИЛБ).
6. Да се изготви План за управление на строителни отпадъци, в съответствие с чл. 11, ал. 1 на *Закона за управление на отпадъците* (ЗУО).
7. Преди началото на строителството за всеки участък, да се определи окончателното местоположение на площадките за предварително съхраняване на отпадъци.
8. Да бъдат изготвени проекти за шумозащитни съоръжения – екран за защита на територии, засегнати от наднормени шумови нива за следните населени места по трасето на железопътната линия „Карнобат – Синдел“:
 - 8.1. Участъци по трасето, предмет на ИП: с. Климаш (км 18+600) – екран-парапет на предвидената естакада; с. Юнак (км 114+900) – екран-парапет, едностранно; с. Синдел (км 120+300) – екран-стена, едностранно; гара Синдел (км 122+430) – екран-стена, едностранно откъм ул. „Железничарска“.
 - 8.2. Участъци от трасето, изградени, удвоени и въведени в експлоатация до настоящия момент: с. Ведрово (км 29+900) – екран-стена, двустранно; с. Величково (км 99+900) – екран-стена, едностранно; с. Нова Шипка (км 106+900) – екран-стена, двустранно.
9. Преди започване на строителството да се проведат предварителни археологически проучвания в сервитута на трасето и терените, предвидени за помощни съоръжения, съгласно чл. 161, ал. 1 от *Закона за културното наследство* с цел установяване наличието на неизвестни обекти и определяне на мерки за тяхното опазване.
10. В случай, че бъдат установени застрашени културни ценности да бъдат проведени спасителни археологически разкопки.
11. При пресичане на новата железопътна линия със съществуваща електропреносна или ВиК инфраструктура, техническите проекти следва да бъдат съгласувани със съответните оператори преди започване на строителните работи.

II. По време на строителството:

1. Да се спазват условията в Разрешителните за ползване на воден обект.
2. Да се доставят химични тоалетни за работещите по участъците на железопътната линия.
3. Да се сключат договори с ВиК оператори за осигуряване на питейна вода и третиране на отпадъчните води от обектите на железопътната линия.
4. За площадката към тунел № 1 (със столова и баня) да бъде изградена водоупътна изгребна яма или да бъде осигурено подходящо съоръжение за третиране на отпадъчните води.
5. Да бъде извършена техническа и биологична рекултивация на съществуващите трасета от железопътната линия, които ще бъдат изведени от експлоатация по утвърден проект в съответствие с изискванията на *Закона за опазване на земеделските земи и Наредба № 26*

от 02.10.1996 г. за рекултивация на нарушени терени, подобряване на слабопродуктивни земи, отнемане и оползотворяване на хумусния пласт на селищната среда.

6. Да се осигури спазването на приложимите изисквания за безопасно съхранение на използваните опасни химични вещества и смеси и контрол по изпълнението на мерките, разработени във фазата на проектиране съгласно т. I.5.
7. Образованите отпадъци да се събират разделно и предварително да се съхраняват на площадки, съгласно изискванията на ЗУО и подзаконовите нормативни актове по неговото прилагане до предаването им за окончателно третиране.
8. Отпадъците да се предават за окончателно третиране въз основа на писмен договор при спазване на йерархията при управление на отпадъците, само на лица, които притежават разрешение по чл. 67 от ЗУО и/или регистрация за дейности с отпадъци по чл. 78 от ЗУО или притежават комплексно разрешително по Закона за опазване на околната среда.
9. Проектираните шумозащитни съоръжения да бъдат изпълнени преди въвеждане в експлоатация на съответния участък 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 за 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 населението.
10. Строителната дейност да се извършва само през дневния период, с оглед смекчаване на шумовото въздействие върху близките до строителната площадка зони с нормиран шумов режим.
11. Да се извършва археологическо наблюдение от археолози, по време на строителството, за да не се допусне разрушаване на неизвестни археологически обекти.
12. При строителството и експлоатацията на инвестиционното предложение в пояси II и III на санитарно-охранителни зони на водоизточници за питейно-битово водоснабдяване, определени по реда на Наредба № 3/16.10.2000 г. за условията и реда за проучване, проектиране, утвърждаване и експлоатация на санитарно – охранителните зони около водоизточниците и съоръженията за питейно – битово водоснабдяване и около водоизточниците на минерални води, използвани за лечебни, профилактични, питейни и хигиенни нужди да се спазват съответните забрани и ограничения, посочени в Приложение № 1 и 2 към чл. 10, ал. 1 на Наредбата.
13. С цел намаляване и елиминиране на незначителните по степен въздействия като фрагментация, увреждане/унищожаване на природни местообитания, местообитания на видове и техните популации и др., в границите на защитените зони:
 - 13.1. Да се използват само съществуващи пътища за транспортиране на инертни и строителни материали и извозване на земни маси по време на строителство;
 - 13.2. Да не се допуска складирането на инертни и строителни материали, необходими за строителството, както и временно съхраняване на генерираните скални и земни маси и строителни отпадъци в границите на защитените зони, с цел предотвратяване влошаването на качествата или унищожаване на природните местообитания и местообитанията на видовете, предмет на опазване;
 - 13.3. Да не се разкриват съпътстващи строителството строителни площадки и паркинги за строителната механизация и транспортните коли извън сервитута на ж.п. трасето с цел да не се засягат допълнителни площи;
 - 13.4. Да не се допускат разливи на горива и смазочни масла от строителните машини и ремонтни дейности на транспортна техника и машини;
 - 13.5. При строителството на мостови съоръжения над р. Луда Камчия разчистването на крайбрежната растителност да обхваща само конкретните петна за строителство;

- 13.6. По време на строителството да не се изхвърлят изкопани земни маси в речните корита;
- 13.7. В границите на защитените зони предварителните дейности по подготовка на строителството и неговото осъществяване да започват преди началото на размножителния период (15 март - 15 юли) на видовете, включително птици.
14. С цел съхраняване на местообитание 91МО „Балкано-панонски церово-горунови гори“ в защитена зона BG0000137 „Река Долна Луда Камчия“ и намаляване на неблагоприятните въздействия от осъществяване на ИП върху местообитанието да се приложат следните мерки:
- 14.1. По време на строителството на железопътното трасе да не се засяга площта между северната строителна линия и сервитута на ж.п. трасето в следните участъци: от км 53+860 до км 54+130; от км 54+360 до км 54+420; от км 56+955 до км 57+130, както и между южната строителна линия и сервитута на ж.п. трасето в участъка от км 56+990 до км 57+130;
- 14.2. Да се изгради подпорна стена в участъци от км 55+475 до км 55+700 и от км 55+750 до км 56+200 от северната страна на ж.п. трасето, за да не се засягат площи от местообитанието;
15. С цел съхраняване на местообитание 91МО „Балкано-панонски церово-горунови гори“ в защитена зона BG0000133 „Камчийска и Еменска планина“ и намаляване на неблагоприятните въздействия от осъществяване на ИП върху местообитанието, да не се засяга площта между югозападната строителна линия и сервитута на ж.п. трасето в участъка от км 64+690 до км 64+750.
16. Да се заменят предвидената за използване облицовката тип „ЕКТ 200/50“ на проектираните канавки с такава с полегати стени – например „ЕО 1-100“ или „ЕО 1-200“. По този начин се осигурява възможност за преминаване на земноводни и костенурки, за които канавките с отвесни стени представляват непреодолима преграда.
17. На всеки 50 м дължина на трасето да се оставят две съседни траверси, между които нивото на насипания чакъл е по-ниско, като се остави светъл отвор между чакъла и долния ръб на релсата с височина не по-малко от 20 см. По този начин се осигурява възможност за животните да минават под релсите, което намалява риска от прегазване, както и физическата невъзможност на дребните екземпляри да преминат самите релси.
18. В границите на защитените зони, включително и в участъците, въведени вече в експлоатация, да се поставят предпазни съоръжения върху електропреносната и контактната мрежа, с цел избягване на вероятността от инциденти с птици и прилепи и недопускане на възможността за кацане по тях.
19. В границите на защитените зони с цел превенция на смъртността вследствие сблъсък на прилепи с влаковете, всички осветителни тела да не са с разсеяна светлина и да бъдат инсталирани на височина над 6 метра, на разстояние най-малко 10 метра от трасето, за да се ограничи привличането на насекоми.
20. В границите на защитените зони строителството да се извършва само в светлата част на денонощието, за да се избегне осветяване на строителния обект и да се предотврати безпокойство на прилепи и птици.
21. За смекчаване на бариерния ефект от наземното трасе (предизвикан най-вече от канавките с отвесни стени) в участъка в експлоатация (Прилеп – Люляково), през 50 до 100 м, по протежение на 2 м, отводнителните канавки тип „ЕКТ 200/50“ да бъдат заменени с полегати стени – например „ЕО 1-100“ или „ЕО 1-200“.
22. Подмяна на канавките с отвесни стени с двустранно полегати стени, да се извърши и в защитена зона BG0000137 „Река Долна Луда Камчия“ от км 32+329 до км 34+400 и от км 39+590 до км 39+640 и в BG0000393 „Екокоридор Камчия-Емине“ от км 32+329 до км 39+590.

23. След приключване на строителните дейности в защитените зони да се възстанови унищожената при строителството храстова и дървесна растителност по бреговете на реката, с оглед възстановяване на подходящите местообитания на видра.

24. След приключване на строителните дейности, при извършване на техническа и биологична рекултивация в границите на защитените зони с цел подпомагане самовъзстановяването на местообитанията, засегнати от реализацията на обекта – 91МО, 6210, 91ЕО, да се предвиди използване на характерните за съответните местообитания видове (напр. Скален дъб (*Quercus petraea* agg.), Космат дъб (*Q. pubescens*), Виргилиев дъб (*Q. virgiliana*), Сребролистна липа (*Tilia tomentosa*), Маклен (*Acer monspessulanum*), Мекиш (*A. tataricum*), Келяв габър (*Carpinus orientalis*), Мъждрян (*Fraxinus ornus*), Птиче грозде (*Ligustrum vulgare*) и Обикновен глог (*Crataegus monogyna*), Ежова главица (*Dactylis glomerata*), Валезийска власатка (*Festuca valesiaca*), Горски късокрак (*Brachypodium sylvaticum*) и др. В рамките на проекта да бъдат заложени специфични възстановителни мерки за засегнатите от новото строителство местообитания на видовете южен гребенест тритон и червенокоремна бумка.

III. По време на експлоатацията:

1. Да бъдат извършени измервания на нивото на шума от железопътния поток след пускане на железопътната линия в експлоатация по протежение на целия маршрут, за да се оцени необходимостта от въвеждане на допълнителни мерки за подобряване на шумоизолацията на разположените около ж.п. линия зони с нормиран шумов режим. При измерванията да се спазват съответните нормативни изисквания.

2. По цялата дължина на железопътната линия „Карнобат – Синдел” от км 0+723 до км 122+939, да се осигури непрекъсната поддръжка на проходимостта на съоръженията (водостоци, проходи и др.), осигуряващи безпрепятственото преминаване на диви животни под трасето на железопътната линия и на предпазните съоръжения върху електропреносната и контактна мрежа. Проверките по трасето да се документират и информация за констатациите и предприетите мерки да се предоставя на контролния орган.

IV. Мерки по чл. 96, ал. 1 т. 6 от Закона за опазване на околната среда

№	Мерки	Период/фаза на изпълнение	Резултат
	Атмосферен въздух		
1.	Контрол върху състоянието на ППС и строителната техника.	Строителство	Намаляване на общите вредни емисии.
2.	Контрол върху извънгабаритно товарене на ППС с насипни инертни материали.	Строителство	Намаляване на допълнителното натоварване с прах.
3.	Контрол върху местата за временно съхранение на насипни материали и строителни отпадъци – при сухо и ветровито време да се омократ, за да се намалят неорганизираните емисии на прах.	При строителните дейности за насипване на призмата на ж.п. линията омокряне при сухо и ветровито време	Намаляване на допълнителното натоварване с прах.

	Повърхностни води		
4.	Да се предвиди възможност за изграждане на водоплътна изгребна яма на гара Карнобат до включване на отпадъчните води в градска канализация и ПСОВ Карнобат.	Експлоатация	Опазване на водите.
	Подземни води		
5.	Изграждане на водоплътни изгребни ями или реконструкция на съществуващите септични ями във водоплътни изгребни.	Строителство	Опазване на подземните води от замърсяване.
	Почви		
6.	Отнемане на хумусния слой и съхранението му на определени за целта депа.	Строителство	Оползотворяване при рекултивация на стари участъци.
7.	Да не се допускат разливи на горива и смазочни масла от строителните машини. Пълна забрана за ремонтни дейности на транспортна техника и машини в района.	Строителство	Опазване на почвите от замърсяване.
	Билогично разнообразие извън зони от Натура 2000		
	Растителен свят		
8.	За транспортиране на инертни и строителни материали и извозване на земни маси по време на строителство да се използват само съществуващи пътища.	Строителство	Съхраняване на растителността от строителство на временни пътища
9.	В дендрологичния състав на дървесните и храстови видове за биологичната рекултивация да бъдат включени: Скален дъб (<i>Quercus petraea</i> agg.), Космат дъб (<i>Q. pubescens</i>), Виргилиев дъб (<i>Q. virgiliana</i>), Сребролистна липа (<i>Tilia tomentosa</i>), Маклен (<i>Acer monspessulanum</i>), Мекиш (<i>A. tataricum</i>), Келяв габър (<i>Carpinus orientalis</i>), Мъждрян (<i>Fraxinus ornus</i>). От храстовите видове се препоръчват Птиче грозде (<i>Ligustrum vulgare</i>) и Обикновен глог (<i>Crataegus monogyna</i>). Състава на тревните смеси да включва: Английски райграс (<i>Lolium perenne</i>), Ежова главица (<i>Dactylis glomerata</i>), Валезийска власатка (<i>Festuca valesiaca</i>), Горски късокрак (<i>Brachypodium sylvaticum</i>) и др.	Строителство	Избягване на нежелани явления, свързани с неестествени конкурентни отношения между местни и неместни растителни видове и генетично замърсяване.

	Животински свят		
10.	Всички изкопни дейности в речното корито да започват извън размножителния период (от 15 март до 15 юли) на риби и земноводни.	Строителство	Опазване на местообитания Намаляване въздействието върху видовете.
11.	Дейностите по изсичане на крайречната горска растителност да започват извън размножителния период (от 15 март до 15 юли) на бозайниците.	Строителство	Опазване на местообитания
12.	Железопътният тунел, изведен от експлоатация в непосредствена близост до моста (км 57+630), да бъде реконструиран с цел обособяването му като благоприятно подземно убежище за прилепи.	Строителство	Опазване на регистрираната прилепна колония от подковоноси прилепи.
13.	В изграждащия се тунел при км 22+350, преди започване на каквито и да било подготвителни и основни строителни дейности и други такива, свързани с присъствие на хора в близост до колонията на дългокрилия прилеп (<i>Miniopterus schreibersii</i>), нейното състояние (брой индивиди, степен на активност, видов състав) да бъде проверено от специалист-зоолог и при наличие на прилепи, те да бъдат уловени по утвърдена шадяща методика и преместени в друго подходящо подземно местообитание преди започване на дейностите. Преместването на колонията от прилепи, както и извършването на строителните дейности, да започват извън периода 15 март – 15 юли на размножаване и отглеждане на малките.	Строителство	Опазване на дългокрилия прилеп (<i>Miniopterus schreibersii</i>).
14.	При осъществяване на корекцията на р. Патомишка между км 22+250 и км 23+825 се запазва крайречната растителност и речните седименти в засегнатия участък, като се забранява преминаване на строителна техника през бродове на реката, разполагане на строителна и транспортна техника, както и на помощни временни или постоянни постройки между сегашното течение на реката и елементите на корекцията.	Строителство	Намаляване въздействието върху речната екосистема на р. Патомишка

	Отпадъци		
15.	Местата за депониране на земни и скални маси да се договорят със съответната община и кметство, в чието землище попадат.	Строителство	Предотвратяване на разпиляване и замърсяване на пространствата покрай железопътната линия. Управление на отпадъците в съответствие със ЗУО.
16.	Отработените 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	Предотвратяване на разпиляване и замърсяване на пространствата покрай железопътната линия. Управление на отпадъците в съответствие със ЗУО.
17.	В случаите на аварийно изпускане на масла или други замърсители е необходимо незабавно замърсените земни маси да се почистят на място от лице, притежаващо съответното разрешение или да се отстранят и транспортират до площадка за третиране на този вид отпадъци, притежаваща съответното разрешение.	Строителство	Предотвратяване на замърсяване на почви и води.
18	След приключване на строителните работи на даден участък, местата за временно складиране на инертни материали и строителни отпадъци, съевременно да се почистват, като отпадъците се извозят на отредените за третиране на строителни отпадъци места в съответствие със ЗУО.	При завършване на строителството.	Предотвратяване замърсяване на почви и въздух. Управление на отпадъците в съответствие със ЗУО.
19.	Площадките за предварително съхранение на строителни материали и отпадъци да бъдат разположени в границите на сервитутите на трасето в отчуждената полоса и на територия на близко разположените съществуващи железопътни гари, където има достатъчно площи.	Строителство	Управление на отпадъците в съответствие със ЗУО.
	Опасни вещества		
20.	Съхранението и употребата на опасните вещества и смеси да се осъществява съгласно изискванията на съответния информационен лист за безопасност и Наредбата за реда и начина за съхранение на опасни химични вещества и смеси.	Строителство	Намаляване на риска свързан със съхранение и употреба на опасни химични вещества и смеси.

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 разширение или изменение на това инвестиционно предложение възложителят трябва да уведоми своевременно МОСВ, РИОСВ Бургас и РИОСВ Варна във възможния най-ранен етап.

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.

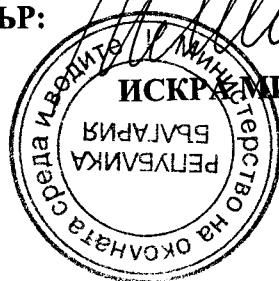
При промяна на възложителя новият възложител съгласно чл. 99, ал. 7 от Закона за опазване на околната среда задължително трябва да уведоми МОСВ.

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.

Заинтересуваните лица могат да обжалват решението по реда на Административно-процесуалния кодекс в 14-дневен срок от съобщаването му.

Дата: 25.03.2014г.

МИНИСТЪР:



ИСКРА МИХАЙЛОВА