



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ
БАСЕЙНОВА ДИРЕКЦИЯ „ЗАПАДНОБЕЛОМОРСКИ РАЙОН“

Изм. № П-03-4... (1) ... 14.03.2021 г.

ДО

Г-Н РОСЕН ЖЕЛЯЗКОВ

**МИНИСТЪР НА ТРАНСПОРТА,
ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ
И СЪОБЩЕНИЯТА**

гр. София - 1000

ул. „Дякон Игнатий“ №9

Информационно-счетоводна служба, информационно-счетоводна служба за съобщенията София 1000, ул. „Дякон Игнатий“ №9, тел. 02 9409/568; 662; 660
Reg. №... 04-М-24/240321

Относно: Провеждане на консултации по екологична оценка на проект на програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027г.

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ЖЕЛЯЗКОВ,

В изпълнение на разпоредбите на чл. 20 от Наредбата за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми (Наредба за ЕО), във връзка с провеждане на консултации по изготвен доклад за екологична оценка, Басейнова дирекция „Западнобеломорски район“ изразява следното становище по представения ДЕО на гореописаната програма:

1. В отговор на писмо с изх. №ЕО-29/07.10.2020г. на МОСВ, БД ЗБР е разгледала и оценила проекта на програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027г. (ПТС) съгласно разпоредбите на чл. 155, ал. 1, т. 23 от ЗВ, по реда на чл. 12, ал. 5 и ал. 6 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни намерения с предмета и целите на опазване на защитените зони (Наредбата за ОС). Издадено е Становище с изх. №П-01-240(1)/19.10.2020г. за допустимост с ПУРБ на ЗБР (2016-2021) и ПУРН на ЗБР (2016-2021), при спазване на разпоредбите на Закона за водите и условията, забраните и мерките, описани в него. Със становище с изх. №П-10-5(1)/20.10.2020г., адресирано до МТИТС, БД ЗБР се е произнесла и по изготвеното задание за определяне обхвата и съдържанието на ДЕО на програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027г., като е формулирала предложения и препоръки, които да бъдат взети предвид при изготвянето на доклада за ЕО.

2. След преглед на предоставения за консултации Доклад за Екологична Оценка на програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027г., се установи, следното:

2.1. В т. 1.4 Връзка на ПТС с други съотносими планове, програми и стратегии, на стр. 65 от Доклада за ЕО, са представени Плановите за управление на речните басейни в Дунавски, Черноморски, Западнобеломорски и Източнбеломорски райони. Пояснено е, че ПУРБ са съобразени и използвани при извършване на анализите и оценките на въздействието на ПТС 2021-2027г. върху водите, но не е уточнено, че програмният период на разглеждания проект на ПТС 2021-2027г. съпада с периода на актуализирането, изготвянето и прилагането на третите Планове за управление на речните басейни (ПУРБ 2022-2027) и вторите Планове за управление на риска от наводнения (ПУРН) за периода 2022-2027г. В ДЕО на ПТС 2021 -

2027г. не е включена и информация за предстоящата актуализация на Предварителна оценка на риска от наводнения (ПОРН) на ЗБР. Към днешна дата, проектът на ПОРН с актуализирани предварителни РЗПРН (в т. ч. и нови РЗПРН) е публикуван на сайта на БД ЗБР на адрес:

<https://wabd.bg/content/%d0%bf%d1%83%d1%80%d0%bd/%d0%bf%d1%83%d1%80%d0%bd-2022-2027/>

2.2 В т. 2.1.3 *Състояние на повърхностните води*, на стр. 93 от ДЕО, е уточнено, че основните характеристики на повърхностните водни тела в териториалния обхват на ЗБР са описани и представени таблично в Приложение 1.2.4. на Раздел 1 на ПУРБ на ЗБР (2016-2021).

По отношение на формулираната препоръка в ДЕО да се разгледа и натискът от физични модификации и хидрологични промени, причинени в следствие на изпълнението на инфраструктурни проекти в областта на транспорта, в доклада са идентифицирани различните типове физични модификации. Уточнено е, че изграждането и поддържането на транспортни коридори е източник на физични модификации, респ. на хидроморфологичен натиск.

Във връзка със зоните за защита на водите, разгледани на стр. 101 от ДЕО, в доклада е включена информация за зоните за защита на водите (ЗЗВ), които са регламентирани в чл. 119а от ЗВ: зони за защита на питейните води; зони с води за къпане; зоните, в които водите са чувствителни към биогенни елементи; включително: уязвими зони и чувствителни зони; зони за опазване на стопански ценни видове риби и други водни организми; защитени територии и зони, обявени за опазване на местообитания и биологични видове, в които поддържането или подобряването на състоянието на водите е важен фактор за тяхното опазване (защитени зони от екологичната мрежа НАТУРА 2000). Уточнено е, че за всеки вид зони се води регистър, който включва и карти, на които е посочено местоположението им и основанието, съгласно което са обявени като такива, и че информация за зоните за защита на водите е поместена в Раздел 3 „Актуализация на регистъра на зоните за защита на водите“ и Раздел 4 „Мониторинг и оценка на състоянието на повърхностните води, подземните води и на зоните за защита на водите“ на вторите ПУРБ за четирите РБУ и приложенията към тях. Не е уточнено, че предстои актуализиране на повърхностните водни тела, което ще бъде изготвено в рамките на междинния преглед на установените значими проблеми в управлението на водите, съгласно изискванията на чл. 168б, ал. 1, т. 2 от Закона за водите.

Относно определените РЗПРН в България, на *Фигура 2.1.3-15. Брой определен РЗПРН по основни поречия* на стр. 107 от ДЕО, не са включени определените в Западнобеломорски район за БУ РЗПРН по поречие Струма, както и не е уточнено, че към настоящия момент е разработен, (а вече и публикуван) за консултации със заинтересованите страни и обществеността, проект на актуализирана предварителна оценка на риска от наводнения (ПОРН) на ЗБР, с актуализирани предварителни РЗПРН.

В направените обобщени изводи на стр. 108, е разгледан единствено дифузият натиск от емисиите на транспортния трафик, и необходимостта от съобразяване на обектите на транспортната инфраструктура с риска от наводнения и РЗПРН. Не е посочено, че инфраструктурните проекти в областта на транспорта, в периода на строителството, са източник на физични модификации и съответно на хидроморфологичен натиск.

2.3. В т. 2.1.4 *Състояние на подземните води*, е уточнено, че оценките на състоянието (химично и количествено), както и на риска са разработени в Раздел 4 „Мониторинг и оценка на състоянието на повърхностните води, подземните води и на зоните за защита на водите“ на

вторите ПУРБ за четирите РБУ и приложенията към раздела. Посочено е, че данни за натиска върху подземните водни тела са поместени в Раздел 2 „Кратък преглед на значимите видове натиск и въздействие в резултат от човешката дейност върху състоянието на повърхностните и подземните води“ на вторите ПУРБ и приложенията към него. Не е уточнено, че предстои актуализиране на подземните водни тела, което ще бъде изготвено в рамките на междинния преглед на установените значими проблеми в управлението на водите.

2.4. По отношение на предприятията с нисък и висок рисков потенциал, разгледани в т. 2.1.16 *Опасни химични вещества и риск от големи аварии* на стр. 193 от ДЕО, е уточнено, че настоящата оценка е на стратегическо ниво, за част от целите и проектите не са налични конкретни данни за местоположението на бъдещите трасета, съответно не би могло да се определи наличието на предприятия с рисков потенциал. Контролът на проектите ще се осъществява при одобряване на инвестиционни предложения по реда на глава шеста от ЗООС и/или при разрешаване на строителството по реда на ЗУТ. Чрез контрола трябва да се осигури поддържане на безопасни разстояния от големите транспортни пътища до предприятията и/или съоръженията с рисков потенциал, както и да се предвидят мерки за ограничаване на рисковете за човешкото здраве и околната среда в случай на съществуващи предприятия и/или съоръжения с нисък или висок рисков потенциал.

2.5. Във връзка с разгледаните в т. 3: *Характеристики на околната среда за територии, които вероятно ще бъдат значително засегнати с реализацията на ПТС 2021-2027г.*, по отношение на повърхностните води е уточнено, че не се очаква значително въздействие върху състоянието на повърхностните водни тела от реализацията на ПТС 2021-2027 г., като очакваното въздействие е върху речните корита, брегове и крайречни зони (морфологични изменения). Реална опасност за локално замърсяване на повърхностните води съществува основно при аварийане на транспортни средства и разливи основно на течни товари и при положение, че притежават токсични свойства и от горива. Не се очаква значително засягане на подземни водни тела с реализирането на ПТС, и негативно въздействие върху зони за защита на водите, предназначени за питейно – битово водоснабдяване.

3. В т. 4 *Съществуващи екологични проблеми, установени на различно ниво, имащи отношение към ПТС 2021-2027г., включително отнасящи се до райони с особено екологично значение*, в Таблица №4-1, относно повърхностните води, подземните води, зоните за защита на водите и риска от наводнения, е посочено, че транспортната инфраструктура и трафик не се определят като значим източник на негативно въздействие върху водите. Не са установени значими проблеми. Единствено е възможно краткотрайно, негативно въздействие върху хидроморфологичното състояние на водните тела, без кумулативен ефект. С прилагането на ПТС не се очаква задълбочаване и възникване на екологични проблеми.

4. В т.5 *Цели на опазване на околната среда на национално и международно равнище, имащи отношение към ПТС 2021-2027г.*, в Таблица 5-1 се посочва, че ПУРБ и ПУРН за периода 2016-2021г. са съобразени и използвани при извършване на анализите и оценките на въздействието на ПТС 2021-2027 г. върху водите.

5. В т.6 *Вероятни значителни въздействия върху околната среда и човешкото здраве*, е уточнено, че въздействието на дейностите от програмата по Приоритет 1 и 2 е основно по време на строителството на обектите, когато дейностите са в близост до повърхностни водни тела или директно засягат такива – напр. мостови съоръжения. Като цяло

е незначително, не се очаква негативно въздействие върху зоните за защита на водите и РЗПРН. Въздействието на Приоритет 3 е аналогично на въздействията по Приоритет 1 и 2. С прилагането на Приоритет 4 се очаква пряко и косвено положително въздействие в резултат на подобрената сигурност и безопасност на транспорта, което ще ограничи рисковете от инциденти, при които биха били засегнати близки до съответния обект повърхностни водни тела. Очаква се и положително въздействие, произтичащо от ограничаване на емисиите на вредни вещества от МПС, което е свързано с ограничаване на отлаганите вредни вещества върху повърхностни водни обекти в близост до участъци с пътен трафик.

По отношение на т. 6.2. *Въздействие на ниво „идентифицирани проекти“* в обхвата на Западнобеломорски район за БУ попадат следните проекти, включени в ПТС 2021-2027г.:

По Приоритет 1:

- *Модернизация на железопътната линия София – Перник - Радомир, участък Перник-Радомир* – с прилагането на проекта не се очакват значителни негативни въздействия върху повърхностните и подземните води. За периода на строителството са възможни потенциални въздействия в рамките на строителните площадки и в непосредствена близост до тях, за които в ДЕО е посочено, че ще бъдат временни и краткотрайни по характер, обратими и без кумулативен ефект.

- *Изграждане на жп връзка между България и Северна Македония* – с изпълнението на проекта, при строителството на железопътната линия се очаква локално отрицателно въздействие при пресичане на реки, около мястото на преминаване. Отрицателното въздействие свързано с възможни морфологични изменения на речните корита, брегове и крайречни зони (морфологични изменения) е оценено в ДЕО като незначително до средно и контролируемо. При експлоатацията на обектите на инвестиционното предложение, въздействието върху повърхностните води е оценено като незначително, непряко, без кумулативно действие, с локално и временно действие в района само на полосата около железопътната линия с възможност за възстановяване. Въздействието върху химичното състояние на подземните води по време на строителството е оценено като временно, краткотрайно и локализирано в района на строителните дейности, с ниска степен, при изпълнение на всички предвидени мерки. Степента на въздействие върху количественото състояние на подземните води се очаква да е от ниска до средна в участъка, където се предвижда изграждане на тунел, както и при изпълнение на дълбоки изкопи.

- *Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир, участък София-Перник* - при модернизацията на железопътната линия се очаква локално отрицателно въздействие при пресичане на реки, около мястото на преминаване. Отрицателното въздействие свързано с възможни морфологични изменения на речните корита, брегове и крайречни зони (морфологични изменения) е оценено в ДЕО като незначително до средно.

По Приоритет 2:

- *Автомагистрала Струма, лот 3.2* – Допусната е техническа грешка. Дублиран е анализът за компонент въздух. Не е разгледано въздействието върху компонентите повърхностни води, подземни води, зони за защита на водите и риска от наводнения. Таблицата следва да бъде допълнена с анализа на въздействието върху горепосочените компоненти.

Други проекти:

- *Модернизация на ключови жп гари по жп линията София-Перник-Радомир* – с

изпълнението на проекта не се очаква негативно въздействие върху количественото и качествено състояние на повърхностните и подземните води. Не се очакват съществени въздействия върху хидроморфологичното състояние на повърхностните водни обекти.

6. В т.7 Мерки, предвидени за предотвратяване, намаляване, и възможно най-пълно компенсиране на неблагоприятните последици от осъществяването на ПТС 2021-2027г. върху околната среда и човешкото здраве, в Б) Мерки за изпълнение при прилагане на програмата е уточнено, че инвестиционни предложения/планове, програми или проекти, за които се изисква оценка по реда на глава шеста от ЗООС и оценка на съвместимостта с предмета и целите на опазване на защитени зони, по реда на ЗБР, ще се одобряват по реда на съответния специален закон само след влязъл в сила акт за одобряване/съгласуване, издаден от съответния компетентен орган по околна среда. За ограничаване на въздействието върху повърхностните и подземните води, по време на предпроектното проучване, строителството и експлоатацията на обектите, се предвиждат следните мерки:

- При извършване на строителните дейности състояние на речните легла, брегове и крайбрежните заливаеми ивици да се запази максимално близко до естественото;

- Недопускане вторично замърсяване на водите, физическо увреждане на речните легла.

7. По отношение на мотивите за избор и разгледаните алтернативи, посочени в т. 8 от ДЕО, е направен изводът, че предпочитаната алтернатива от гледна точка на опазването на околната среда и човешкото здраве е реализирането на ПТС 2021-2027 г. по Втори вариант, при който се очаква по-благоприятно въздействие върху околната среда и човешкото здраве.

8. В т.11 Заключение на екологичната оценка за компонент води е уточнено, че транспортът и транспортната инфраструктура като цяло не са значим източник на негативно влияние върху водите. При реализирането на конкретните проекти се очакват отрицателни въздействия, които с подходящи мерки на ниво „проект“ могат да бъдат минимизирани. Положително въздействие се очаква от обновяването на инфраструктурата, подмяната на подвижния състав, постигането на устойчивост по отношение на изменящия се климат и в частност при риска от наводнения.

Въз основа на гореизложеното, Басейнова дирекция „Западнобеломорски район“ предлага предоставения за консултации Доклад за Екологична Оценка на програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027г. (ПТС 2021-2027г.), да бъде допълнен, като бъдат взети предвид направените по-горе коментари и забележки в т. 2.1, т. 2.2, т. 2.3 и т. 5 на настоящото становище.

С уважение,

ИНЖ. МОМЧИЛ ПАШОВ

Директор на Басейнова дирекция
Западнобеломорски район - Благоевград

