



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

Министерство на околната среда и водите

Регионална инспекция по околната среда и водите-Стара Загора

териториален обхват - области Стара Загора, Сливен, Ямбол и община Тополовград

РЕШЕНИЕ № СЗ - 6 - ПР/2016 г.

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

На основание чл. 81, ал. 1, т. 2 и чл. 93, ал. 1, т. 1, ал. 3 и ал. 5 от Закона за опазване на околната среда, 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. 4 и ал. 6 от Закона за биологичното разнообразие (ЗБР), чл. 2 ал. 1, т. 1, чл. 4, чл. 40 ал. 3 и ал. 4 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) и представената писмена документация от възложителя по Приложение № 2 към чл. 6 от Наредбата за ОВОС, по чл. 10, ал. 1 и 2 от Наредбата за ОС и представено становище от Регионална здравна инспекция гр. Стара Загора.

РЕШИХ

да не се извършва оценка на въздействието върху околната среда и оценка на съвместимост с предмета и целите на опазване в защитените зони за

инвестиционно предложение Модернизация на железопътен участък Оризово-Михайлово, 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, р-н „Сердика“, бул. „Кн. Мария Луиза“ № 110.

Кратко описание на инвестиционното предложение:

Железопътната линия Пловдив – Бургас е част от Общоевропейски транспортен коридор № VIII, свързващ италианските пристанища Бари и Бриндизи и албанското Дурас на Адриатическо море с черноморските пристанища Бургас и Варна, а чрез тях, със страните от Коридор ТРАСЕКА (международен транспортен коридор Европа-Кавказ-Азия). Връзката ТРАСЕКА-Коридор VIII е изключително перспективна за България, защото това е най-пряката връзка между Централна Азия и Западна Европа.

Инвестиционното предложение за „Модернизация на железопътен участък Оризово-Михайлово“ попада в обхвата на „Подготовка на проект „Рехабилитация на железопътния участък Пловдив – Бургас – Фаза 2“, финансиран по ОП „Транспорт“. Предвижда се промяна на трасето на VIII ж.п. линия Пловдив-Бургас в участъка от Гара Оризово - (км 43+029) до гара Михайлово (км 80+722). Основната му цел е привеждане на техническите параметри на трасето в съответствие с изискванията на Европейския съюз, постигане на по-комфортни условия на движение и повишаване скоростта на движение до 160 км/час. Съществуващото трасе в участъка е с дължина 37 693 м, като в него се включват 4 гари - Оризово, Черна гора, Чирпан и Свобода. Железопътната линия в участъка е магистрална, единична и електрифицирана за скорост 80 до 100 km/h, с някои ограничения от 40 – 65 km/h (поради влошено техническо състояние на железния път и малки радиуси на хоризонталните криви). Наличието на криви с радиус 300 м не позволява скорост по висока от 80 км/ч. Големи участъци от трасето са с влошена геометрия и е наложителна поправка по ос и ниво. Елементите на горното строене са износени, а баластовата призма е замърсена. Железопътната линия е строена по стари нормативни изисквания и съществуващото земно легло не отговаря на съвременните

нормативни изисквания. Маршрутът на участъка Оризово – Михайлово минава през Тракийската низина по поречието на река Марица. Максималният наклон достига 13 ‰. Горното строене в участъка е с релси тип 49 кг/м върху бетонови или дървени траверси. Чрез извършването на дейности по рехабилитация на съществуващото трасе не биха могли да се достигнат техническите параметри на пътя, които да позволят скорост на движение на влаковете до 160 км/ч. Необходимо е оформяне на ново земно легло с параметри, според настоящата нормативна база. Това налага разработването на варианти за ново трасе в този участък. Модернизацията на железопътния участък Оризово-Михайлово е от съществено значение за довършването на рехабилитацията на железопътната линия Пловдив – Бургас.

Разработени са следните варианти за реализация на инвестиционното предложение:

БАЗОВ ВАРИАНТ, който е за реконструкция на съществуващото трасе без да се напуска съществуващата граница на имотите на ДП НКЖИ. Геометричното решение на базовия вариант е за проектна скорост от 80 км/ч и се определя от съществуващите съоръжения и имотните граници. При този вариант стоманобетоновите съоръжения се предвиждат за рехабилитация, а големите съоръжения с метални конструкции трябва да бъдат заменени със стоманобетонове. Дължината на трасето е 37 693 м. Гарите в участъка се запазват – Оризово, Черна гора, Чирпан и Свобода. Предвижда се запазване на коловозното развитие и реконструкция на земното платно, горното строене на железния път и пероните.

ВАРИАНТ 1 (сценарий за развитие 1) е за нова жп линия, пресичаща автомагистрала „Тракия“ при съществуващ пътен надлез на км 56+611. Предвижда се изграждане на тунелно съоръжение с дължина от 3150 м при заобикалянето на град Чирпан и изграждане на обходна железопътна линия (байпас) с дължина от 12 098 м. Геометричното решение е за проектна скорост от 160 км/ч. Ключова точка за трасето на Вариант 1 е пресичането с автомагистрала „Тракия“ при съществуващ пътен надлез на км 56+611. При новото трасе е заложено преминаване през съществуващото съоръжение. Тази твърда точка и техническите изисквания за постигане на проектна скорост от 160 км/ч, не дават възможност за включване след съоръжението в съществуващото трасе. Предвижда се изграждане на ново трасе за заобикаляне на град Чирпан и изграждането на тунелно съоръжение, което при този вариант е предвидено с дължина от 3150 м. В случая е предпочетено изграждането на тунелно съоръжение, тъй като изграждането на изкоп в този участък ще бъде с дълбочина над 7 м. Запазва се съществуващата гара Чирпан и се изгражда връзка към нея, която спазва съществуващото трасе. Гарите в участъка са Оризово, Черна гора, Чирпан и Свобода. Предвижда се пълна реконструкция на коловозното развитие и на пероните. Реконструкцията на коловозното развитие на гарите и пероните към тях се налага поради влошеното им техническо състояние и необходимостта от постигане на техническите изисквания за оперативна съвместимост с европейската железопътна мрежа.

ВАРИАНТ 2 (сценарий за развитие 2) е за нова жп линия, пресичаща автомагистрала „Тракия“ при съществуващ пътен надлез на км 56+611. Предвижда се изграждане на тунелно съоръжение с дължина от 970 м при заобикалянето на град Чирпан и изграждане на обходна железопътна линия (байпас) с дължина от 6 215 м. Геометричното решение е за проектна скорост от 160 км/ч. Ключова точка за трасето на Вариант 2 е пресичането с автомагистрала „Тракия“ при съществуващ пътен надлез на км 56+611. При новото трасе е заложено пресичането да стане, като се използва съществуващото съоръжение. Тази твърда точка и техническите изисквания за постигане на проектна скорост от 160 км/ч, не дават възможност за включване след съоръжението в съществуващото трасе. Подобно на вариант 1 и при вариант 2 се предвижда изграждане на тунел, който тук е с дължина от 970 м. Предвижда се също изграждането на ново трасе за заобикаляне на град Чирпан, което при този вариант е с дължина от 6 125 м. Запазва се съществуващата гара Чирпан и се изгражда връзка към нея, която спазва съществуващото трасе. Гарите в участъка са Оризово, Черна гора, Чирпан и Свобода, като гара Черна гора и гара Свобода се превръщат в спирки. Предвижда се пълна реконструкция на коловозното развитие и на пероните. Реконструкцията на коловозното развитие на гарите и пероните към тях се налага поради влошеното им техническо състояние и необходимостта от постигане на техническите изисквания за оперативна съвместимост с европейската железопътна мрежа.

ВАРИАНТ 3 (сценарий за развитие 3) е за ново трасе с две големи съоръжения – стоманобетонени мостове, които са съответно при новото пресичане на автомагистрала „Тракия“ (четриотворен мост при км 56+790 и дължина от 4x26 м) и при пресичането на река Текирска (шестотворен мост при кмч 56+790 с дължина 6x26 м). Вариантът заобикаля южно град Чирпан и предвижда изграждането на нова връзка към съществуващата гара Чирпан с дължина от 2 139 м. Геометричното решение се определя от нормативните изисквания за проектна скорост от 160 км/ч. Поради голямата разлика на параметрите на съществуващото трасе и проектното, за големи участъци се налага излизане от границите на имотите на ДП НКЖИ. Трасето заобикаля южно град Чирпан, като ключова точка е пресичането с автомагистрала Тракия при км 54+314. При новото трасе е заложено пресичането да стане като се изгради нов стоманобетонен мост. Друго голямо препятствие е долината на река Текирска, където също се предвижда изграждането на стоманобетонен мост. Предвижда се и изцяло ново трасе за заобикаляне на град Чирпан. Запазва се съществуващата гара Чирпан и се изгражда връзка към нея, която запазва съществуващото трасе. Гарите в участъка са Оризово, Черна гора, Чирпан и Свобода. Предвижда се пълна реконструкция на коловозното развитие и на пероните. Реконструкцията на коловозното развитие на гарите и пероните към тях се налага поради влошеното им техническо състояние и необходимостта от постигане на техническите изисквания за оперативна съвместимост с европейската железопътна мрежа.

С Протокол от 30.01.2015 г. на ЕТС към ДП НКЖИ е прието в следващата фаза на проектиране да бъде изследван сценарий на развитие 2 (червен), с двойна линия, с байпас през гара Чирпан. Избраният сценарий на развитие 2 е най-благоприятен от гледна точка на поддържане и експлоатация на железопътната инфраструктура и по отношение на организация на влаковото движение в участъка. Проблемното място в разглеждания железопътен участък е преминаването през гара Чирпан. За постигане на изискванията за скорост от 160 км/ч на движение за транзитно преминаващите през Чирпан влакове е необходимо изграждането на ново трасе, заобикалящо града. Същевременно се изисква и запазването на железопътната връзка със съществуващата гара Чирпан и съществуващите индустриални железопътни връзки. При избрания сценарий 2, съоръженията, които следва да бъдат изградени за осигуряване на транзитното преминаване, са с най-малка дължина и съответно изискват усвояването на доста по-малко нови терени, в сравнение с сценарии 1 и 3. От гледна точка на безопасността и организацията на влаковото движение, сценарий 2 е с най-добри показатели. Ситуационно връзките по този вариант, които трябва да се изградят, за да се даде възможност за разделяне на транзитния трафик от този, който влиза в гара Чирпан, са близко разположени да гара Чирпан и създават по-добри условия за конторл на влаковото движение и от там гарантиране на безопасността на превозите.

Инвестиционното предложение предвижда Модернизация на железопътен участък Оризово-Михайлово. Предвидената дейност попада в Приложение № 2 – т. 10 – Инфраструктурни инвестиционни предложения, буква „в” – строителство на жп линии и съоръжения за комбиниран превоз и смесени терминали (невключени в приложение № 1), за която, на основание чл. 93, ал.1, т. 1 от ЗООС, следва да бъде извършена преценка на необходимостта от извършване на ОВОС.

Инвестиционното предложение не засяга защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии, но засяга защитени зони по смисъла за Закона за биологичното разнообразие „Река Омуровска” с код BG 0000443 и „Река Мартинка” с код BG 0000442 за опазване на местообитанията. ИП подлежи на оценка за съвместимостта му с предмета и целите на опазване на защитени зони по реда на чл. 31, ал. 4 във връзка с ал. 1 от ЗБР и чл. 2, ал. 1, т. 1 от Наредбата за оценка на съвместимостта. След преглед на представената информация и на основание чл. 40, ал. 3 от Наредбата за ОС, въз основа на критериите по чл. 16 от нея, е извършена преценка за вероятната степен на отрицателно въздействие, според която инвестиционното предложение няма вероятност да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитени зони.

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:

Според представената информация за преценяване необходимостта от извършване на ОВОС, в която е описана характеристиката на предлаганата дейност, инвестиционното предложение предвижда Модернизация на железопътен участък Оризово-Михайлово. За втори вариант е разработен идеен проект. Условно жп линията от Оризово до Михайлово е разделена на няколко участъка:

Участък Оризово – спирка Черна гора

Новото трасе е оптимизирано за скорост 160 км/ч и следва съществуващото с минимални отклонения. Гара Черна гора става спирка, като се използва платформата на съществуващата гара.

Участък спирка Черна гора – начало Байпас (56+924,07 – Път 2)

Трасето се отклонява от съществуващото по изцяло ново направление в участъка от км 52+300 до км 56+557 (L=4 257м). Така се постига по-голяма сумарна дължина в права и по-късо трасе. При преминаването на новото трасе под съществуващия надлез на АМ „Тракия“ на нов км 56+557 (стар км 56+611) се цели да се постигне минимален нормативен вертикален и хоризонтален габарит спрямо конструкцията на надлеза и по-малка дължина на тунела след надлеза.

Участък Байпас - Чирпан

В този участък двата пътя се разделят като единични жп линии при км 56+924,07 (Път 2), като:

- трасето на път 1 ($V_{пр.}=80\text{км/ч}$) преминава през град Чирпан и е с дължина L=5 798м от км 56+920,93 до км 62+718,70;

- трасето на път 2 е транзитно ($V_{пр.}=160\text{км/ч}$) с единичен тунел с дължина L=835м от км 57+750 до км 58+858. Общата дължина на трасето по Път 2 в участъка е L=4 015м от км НБП 56+924,07 до км 60+939,39.

При събирането на двете единични линии километража на път 1 се изравнява с този на път 2 (км 62+718,70 по път 1 = км 60+939,39 по път 2).

Участък край Байпас – спирка Свобода

Новото трасе заобикаля южно карьера за строителни материали на „Каолин“ АД, а гара Свобода се превръща в спирка и се измества на ново място южно от съществуващата гара. Така трасето е по-късо и пресичането с пътната инфраструктура преди гара Свобода се измества на по-благоприятно място за сметка на по-големи изкопни работи в участъка от км 65+700 до км 66+400.

Участък спирка Свобода - Гара Михайлово

В участъка след спирка Свобода до включването му в направлението на съществуващата жп линия, трасето е развито, така че да се намали дължината и постигне оптимален баланс на земните маси.

Поради изискването за осигуряване на проектна скорост от 160км/ч при влизането в гара Михайлово, се налага значителна корекция на дългата крива преди гарата както и реконструкция на коловозното развитие.

ЖП линия Михайлово-Димитровград

При корекцията на кривата преди гара Михайлово новото трасе се отклонява значително от съществуващото. Поради това се налага изместване на намиращата се в близост жп линия Михайлово - Димитровград и третокласния автомобилен път покрай нея. Корекцията обхваща участък с дължина 2 214м включително Коловоз №4 в гара Михайлово. Гара Оризово

Проектното коловозно развитие се състои от 3 коловоза, като отпадат Коловози № 1, 1г и 2г от съществуващото коловозно развитие. Реконструират се и двете гърловини. Коловоз №2

осигурява транзитно преминаване през гарата. Предвижда се рехабилитация на съществуващото приемно здание и се изгражда нов пешеходен подлез.

Спирка Черна гора

Гара Черна гора се превръща в спирка, която се помества на платформата на съществуващата гара. На спирката са проектирани два нови едностранни перона с дължина $L=150\text{м}$ и ширина 5.70 м и височина 55см .

Предвижда се ремонт на чакалнята в съществуващото приемно здание и изграждане на нов пешеходен подлез.

Гара Чирпан

Проектното коловозно развитие се състои от 4 коловоза, като отпадат коловози № 3 и 4 от съществуващото коловозно развитие и перони № 2 и 3. Реконструират се и двете гърловини, като се запазва връзката с оставащите съществуващи коловози.

Предвижда се реконструкция на перон 1 и изграждане на нов двустранен перон между Коловози № 2 и 3. Предвижда се ремонт на съществуващото приемно здание и пешеходния подлез.

Спирка Свобода

При с. Свобода се предвижда изграждане на нова спирка, южно от съществуващата гара на изцяло нова платформа. Новият вариант е разработен, за да се постигне по-късо трасе и за да се измести пресичането с пътна инфраструктура преди съществуващата гара Свобода на по-благоприятно място за изпълнение на пътен подлез (км $66+974.61$).

Предвижда се изграждане нови навеси и на нов пешеходен подлез.

Гара Михайлово

Новият вариант на трасето предвижда преустройство на коловозното развитие в гара Михайлово, което да позволява влизане и движение по текущия път в гарата със скорост 160 км/ч . Новото коловозно развитие е с 4 ПО (приемно-отправни) коловоза, като отпадат коловози № 2 и 5 от съществуващото коловозно развитие и перони № 2, 3, 4 и 5. Предвидена е реконструкция на Перон 1 и изграждане на нови перони между коловози № 1 и № 2 и коловози № 3 и № 4.

Налага се корекция в трасето и реконструкция на жп линия Михайлово-Димитровград в участък с дължина $2\ 214\text{м}$. При новото коловозно развитие жп линия Михайлово-Димитровград започва от ос ПЗ (приемно здание) км $00+000.00$ по новия коловоз №4. В този участък се налага и реконструкция на третокласния автомобилен път, който следва успоредно жп линията Михайлово-Димитровград. Предвижда се изграждане на нов пешеходен подлез, свързващ трите перона. Приемното здание е рехабилитирано по друг проект и за него не се предвиждат СМР. В тази връзка е направен извод, че обема и мащабността на инвестиционното предложение не са големи и реализацията му ще окаже незначително въздействие върху околната среда.

Разглежданият участък за реализация на инвестиционното предложение няма връзка с други съществуващи и одобрени с устройствен или друг план дейности. В РИОСВ Стара Загора не са постъпвали инвестиционни предложения за разглеждания район. Всичко това изключва възможността от увеличаване на въздействието на инвестиционното предложение върху околната среда или т.нар. кумулиране с други предложения.

Инвестиционното предложение предвижда Модернизация на железопътен участък Оризово-Михайлово и не е свързано с добив на подземни богатства и използване на невъзобновими природни ресурси. Реализацията на инвестиционното предложение не е свързана с допълнителна опасност от замърсяване и предизвикване на дискомфорт на околната среда по време на експлоатацията, спрямо съществуващото състояние към момента. По време на строителството е възможно допълнително създаване на дискомфорт от работата на строителната техника на място и при доставка на необходимите материали, което ще бъде временно.

Експлоатацията на реализираното инвестиционно предложение не води до отделяне и натрупване на производствени и опасни отпадъци, не е свързана с дейности, отделящи замърсени отпадъчни води. Експлоатацията на жп линията не е свързана с емитиране на замърсители в атмосферата и промяна качеството на атмосферния въздух. При реализацията

на инвестиционното предложение ще се образуват определени количества строителни и битови отпадъци, които ще бъдат събрани и извозени на място, определено от общината.

Реализацията на инвестиционното предложение няма да доведе до замърсяване и дискомфорт на околната среда. Характерът на инвестиционното предложение ще предизвика натоварване и известен дискомфорт на околната среда при строителството, свързано с шумово натоварване на площадката от работата на машините.

С реализацията на инвестиционното предложение ще се подобри, модернизира и оптимизира железопътната инфраструктура по жп линията Пловдив – Бургас, което от своя страна ще спомогне за подобряване на транспортно-комуникационната обстановка в региона и връзката с други видове транспорт.

Известен риск от инциденти съществува при строителството и експлоатацията на инвестиционното предложение, но при вземане на необходимите мерки, свързани със стриктното спазване на изискванията на безопасност на труда, те ще бъдат сведени до минимум.

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:

Инвестиционното предложение „Модернизация на железопътен участък Оризово-Михайлово” е за линеен обект, разположен на територията на област Стара Загора, общините Стара Загора, Чирпан и Братя Даскалови, землищата на селата Оризово, Черна Гора, Свобода, Михайлово и на град Чирпан. Реализацията на инвестиционното предложение не изисква допълнителни площи за временни дейности по време на строителството. Временните площадки и лагери за работниците ще бъдат разположени в границите на съществуващите сервитутни зони и на територията на съществуващи железопътни гари в участъка, където за тази цел има достатъчно площи и изградени мощности, собственост на ДП НКЖИ. Складирането на строителните материали ще се извършва в границите на временните строителни площадки. Местата за временно или постоянно депониране на излишните земни и скални маси ще се съгласуват с общината.

Строителните участъци ще бъдат обслужвани от жп линията Пловдив - Бургас, както и прилежащите пътища от републиканската и общинска пътна мрежа за транспорт на пътници и товари при изпълнението на проекта. Временните пътища за обслужване на обекта ще съвпадат по възможност с предвидените селскостопански пътни връзки от земеразделянето по план за временни пътища. Предвижда се изграждането на служебен път, който ще се разположи в ляво по посока на нарастване на километража на жп линията в опосока от Оризово към Михайлово. В по-голямата си част той съвпада със съществуващите земеделски пътища, разположени в непосредствена близост до съществуващата жп линия.

От описаните проектни решения за жп линията и гарите се вижда, че за реализирането на цялостната модернизация на жп участъка Оризово-Михайлово от км 43+029 до км 80+722, поради голямата разлика между параметрите на геометричните елементи на съществуващото и новото трасе се предвижда за определени участъци по всеки от разработените варианти новото трасе да напуска съществуващите граници на имотите на ДП НКЖИ. Съгласно идейния проект, разработен за избрания сценарий 2 площите, които ще подлежат на отчуждаване са изчислени на 1 014 784 кв. м., като в тях се включват и площите, необходими за изграждането на пътните надлези, предвидени за премахване на жп прелезите на едно ниво и осигуряване пресичането на две нива, за удвояване на съществуващата линия за целия участък от Оризово до Михайлово, както и за необходимата корекция на съществуващата жп линия Михайлово – Димитровград и успоредния на нея автомобилен път.

Качеството и регенеративните способности на природните ресурси в районите няма да бъдат засегнати.

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

Представената от възложителя информация за преценяване необходимостта от извършване на ОВОС описва биологичното разнообразие в района и защитените територии. Около площадките няма обявени защитени природни територии по Закона за защитените територии, което изключва възможността за въздействие на инвестиционното предложение. Разглежданото трасе засяга защитени зони от Европейската екологична мрежа Натура 2000 „Река Омуровска” с код BG 0000443 и „Река Мартинка” с код BG 0000442, предназначени за опазване на местообитанията.

Според извършената оценка за съвместимост реализацията на инвестиционното предложение няма да окаже отрицателно въздействие върху предмета и целите на защита в защитената зона, която цели дългосрочно опазване на биологичното разнообразие. Преминването през двете защитените зони е в малки участъци при премостване на съответните реки – р. Мартинка и р. Омуровска, от железопътната линия на км 74+200 и км 50+110. Освен това в тези два участъка проектното трасе на жп линията се развива изцяло по следата на съществуващото, поради което не се очаква негативно въздействие върху природните местообитания, предмет на опазване в двете защитени зони. По време на строителството ще се използва съществуващата в района пътна инфраструктура, като няма да се налага изграждането на нова. Не се засягат защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии (ЗЗТ). Няма да се увреждат природни местообитания, включени в Приложение № 1 от ЗБР, предмет на опазване в защитените зони от мрежата Натура 2000. Въз основа на характеристиките и местоположението на инвестиционното предложение, не се очаква фрагментиране на природните местообитания и местообитанията на видовете животни предмет на опазване в зоните. Това води до извода, че екосистемите в естествената околна среда на защитените със закон територии и местообитания, планинските и гористите местности, районите в които нормите за качеството на околната среда са нарушени, силно урбанизираните територии, защитените територии на единични и групови паметници на културата, определени по реда на Закона за паметниците на културата и музеите, териториите и/или зоните и обектите със специфичен санитарен статут или подлежащи на здравна защита няма да бъдат засегнати и екосистемата ще асимилира реализираното инвестиционно предложение.

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

Териториалният обхват на въздействие в резултат на строителството и експлоатацията на инвестиционно предложение е ограничен и локален в рамките на разглежданото трасе.

Съгласно становище на РЗИ гр. Стара Загора с изх. № ВП-ЗК-490/21.12.2015 г. при реализацията на инвестиционното предложение не се очаква риск за човешкото здраве.

Реализацията на инвестиционното предложение не предполага трансгранично въздействие, тъй като площадките са отдалечени от границата на Република България.

Въздействието в резултат на строителството и експлоатацията на инвестиционното предложение ще бъде ограничено в рамките на разглежданите терени и няма връзка с други съществуващи и одобрени с устройствен или друг план дейности. Въздействието ще бъде дълготрайно, тъй като ландшафта се променя трайно и въздействието от естетическа гледна точка е субективно. Продължителността на въздействието съвпада с продължителността на експлоатацията на жп линията.

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

Съгласно изискванията на чл. 6, ал. 9 от Наредбата за ОВОС, възложителят е предоставил информацията за преценяване необходимостта от извършване на ОВОС на общ. Братя Даскалови, общ. Чирпан и общ. Стара Загора и кметствата на селата Оризово, Черна

Гора, Свобода и Михайлово за достъп до информацията и за изразяване на становища от заинтересованите лица. След изтичане на 14 дневния срок не са постъпили становища от физически или юридически лица.

На основание чл. 93, ал. 7 от Закона за опазване на околната среда решението губи правно действие, ако в срок 5 години от датата на издаването му не е започнало осъществяването на инвестиционното предложение.

Настоящото решение не отменя задълженията на възложителя по Закона за опазване на околната среда и други специални закони и подзаконови 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 РИОСВ, гр. Стара Загора, до 14 дни от настъпването им.

Решението може да бъде обжалвано по реда на Административно – процесуалния кодекс пред Министъра на околната среда и водите или пред Административен съд - Стара Загора в четиринадесет дневен срок от предоставянето му.

Д-Р ПЕТЯ ПАПАЗОВА 
Директор на РИОСВ – Стара Загора

Дата:.....2016 г.