

ТРАНСПОРТНО СТРОИТЕЛСТВО ПРИ ЗАЩИТЕНИ ТЕРИТОРИИ

Момчил Якимов¹, Иван Якимов²

Резюме: Защитените територии в Европейския съюз са над 20 % (в България 5,27 %) от цялата му територия и този процент непрекъснато нараства. Неизбежно е пресичането на защитените територии от транспортни трасета. Това е допустимо само при спазване на строги, но насърчително достъпни процедури, гарантиращи проектна и мониторингова защита на природата. Много примери показват, че човекът трябва и може да бъде най-добрият приятел на природата.

Ключови думи: защитени територии, FFH, транспортно строителство

1. Защитени територии в България

Защитените територии представляват правно обвързани и дългосрочно ефективни инструменти за опазване на природата. В тях се насърчава биоразнообразието чрез поддържане и създаване на местообитания, защита на защитени видове, създаване и опазване на дивата природа и на напасвани към природата потребности на хората.

Защитените територии в България (5,27 % от цялата площ на страната) са групирани в шест категории [1], съответстващи на категориите за защита, въведени от Световния съюз за защита на природата [2]: резерват, национален парк, природна забележителност, поддържан резерват, природен парк и защитена местност. Това са ясно дефинирани географски пространства, които са признати и посветени на постигането на дългосрочно опазване на природата – със свързаните с нея екосистемни услуги и културни ценности. Управлят се чрез правни или други ефективни средства.

IUCN има още една категоризация на защитените територии: национални паркове, области с изключителна природна красота, области от специален научен интерес (SSSIs), специални конзервационни области (SASs), специални защитени области (SPAs), селски влажни области и др. Различието в категоризирането и названията на защитените територии по ЗЗТ и UICN засега могат да се приемат като несмушаващи.

В Европа има повече от 120 000 защитени територии (21 % от цялата територия) – повече от всеки друг регион в света. В някои от тях има безценна археология. В други се намират забележителни исторически и културни паметници. В споменатата бройка са включени и екологично защитените зони и резервати.

¹/Момчил Якимов, София 1407, ул“Кричим“ 17/В, m.iakimov@web.de

²/Иван Якимов, iiakimov@mail.bg

2. Резервати FFH и „Натура 2000“

На растителния и животинския свят е посветена Директивата на Европейския съюз за специални защитени зони FFH – (Fauna-Flora-Habitat) [3]. Това са зони, в които има естествени и полуестествени местообитания на европейски защитени растителни и животински видове с най-висока степен на защита. Всички FFH–зони, FFH- видове и FFH – запазени местообитания на птици са обединени в мрежата „Натура 2000“.

3. Отличителните белези на защитените територии

Дефинирането на отличителните белези на защитените територии и на забраните в тях е описано в [1]. Строителство във всички защитени територии в България, с някои изключения, отнасящи се само за *защитените местности*, практически не се допуска (чл.13,ал.(1) и чл. 64 на [1]). Тук има известно разминаване с Директивите на ЕС.

5. Строителство в близост до защитени зони в Англия

В Англия има вече неколккратно преиздавано специално Ръководство [3] за строителство в близост до защитени зони и дивата природа. В това Ръководство се съдържа информация за разработчика на проекта, как да се избегне увреждането на защитените територии, на растителните и животински видове по време на проектирането и на строителните дейности. Разработчикът е отговорен за това, дали е вероятно при реализирането на разработката му да се засегне защитена зона или обект.

Органът, отговорен за планирането, не може да даде разрешение за строеж (planning permission), ако строежът може да нанесе вреди. Проектантите на тези обекти са отговорни за това, дали и как реализацията на проектите им ще засегне защитените зони. Ако един участник (разработчик) в инвестиционния процес бъде признат за виновен за увреждане на защитени зони, растителни и животински видове, той може да получи *неограничена! глоба* и затвор до 6 месеца. Разработчикът нарушава закона, ако с проекта си:

- допринася за залавяне, убиване, смущаване или нанасяне на вреди на европейски защитени видове (като цел или като не положи достатъчно грижи), или
- уврежда или унищожава място за развъждане или почивка (even accidentally – дори случайно), или
- пречи на достъпа до местата им за почивка или подслон (нарочно или като не полага достатъчно грижи).

В изключителни случаи избягването на вреда не е възможно. В тези случаи Законът в Англия *позволява действия*, които обикновено са незаконни и се наричат „случайна защита на резултата“, но трябва да се докаже, че са покрити всички мерки за защита и са използвани най-добрите практики при планирането и изпълнението на работите, включително със създаване на нови местообитания.

По непреодолими причини и в изключителни случаи, вкл. и такива от социално или стопанско естество, в които преобладава общия интерес, е възможно един проект, въпреки значителното увреждане на хабитатните ценности, да стане **допустим, съответно да се разреши загуба на екземпляри от един запазен в хабитата вид**, на базата на издаден *лиценз за смекчаване (mitigation licence)*. Тези лицензи са **безплатни** и се издават много бързо - **до 30 работни дни!**

6. Строителство на пътни магистрала в FFH в Германия [4].

В Германия още през 2004 година са публикувани „Насоки за проверка на допустимостта на FFH във федералното строителство на пътни магистрала,“ [5] както и „Доклад към Насоки за проверка на допустимостта на FFH във федералното строителство на пътни магистрала“ [6]. Предварителната проверка на FFH включва три фази със специфични въпроси, чиито отговори изискват особено документиране. Във фаза 1 се проследява въпроса, дали има факти, които правят необходима предварителната проверка. Ако на този въпрос се отговори отрицателно, замисълът от FFH-гледна точка е допустим. Друго виждане за проверка на допустимостта в този случай не е нужно. Ако обаче има обратни факти, провеждането в една втора фаза на FFH - проверка на допустимостта - става централен елемент. В тази втора фаза се прави проверка допустимостта на замисъла с целите на областите на Натура 2000. Замисълът може да бъде допуснат само ако със задоволителна вероятност са изключени значителни увреждания. Ако замисълът трябва да стане допустим, въпреки значителните увреждания, се провежда трета фаза от изследвания, за да се установи, дали са на лице необходимите факти за прилагане на правилата за изключения. Трябва да се докаже, че няма алтернативи и са налице належащи основания с преобладаващ обществен интерес за реализиране на замисъла. Едва след като в рамките на проверката за допускане на изключение се установи, че замисълът изпълнява необходимите мерки за осигуряване на кохерентността, той може да стане допустим.

Мероприятията за ограничаване на щетите върху природата са и предмет на техническия проект на пътя (например надлъжни и напречни разреза на пътя, инженерни съоръжения, особено мостове, естакади, „зелени“ мостове, прокари, отводнителни съоръжения, шумозащити, птицезащитни стени и др.). Те служат като базова информация при вариантите сравнения, при проверката за допустимост, при проверката за допускане на изключение, както и като специален раздел в обяснителната записка към ДОВОС.

Намаляване на интервенциите върху природата при транспортното строителство се търси както чрез внимателен подбор на трасетата, така и чрез използване на известни и апробирани, щадящи околната среда технологии. Добри примери за строителство на железопътни линии в защитени зони са пуснатите в експлоатация преди няколко години високоскоростни отсечки Лайпциг - Хале-Заале - Ерфурт. Напр. виадуктът Saale – Elster [7] в участъците с абсолютна екологична недостъпност е бил изграден частично „от въздуха“ , без стъпване на терена , по технологията “Vorkorfbauweise” (фиг.1), прилагана в САЩ при строителство на мостове в природни резервати от средата на миналия век, както

и по технологията с потактово изместване на скелето (фигури 2 и 3). Машините за направа на фундаментите, на стълбовете и на връхната конструкция са били монтирани върху подвижно скеле, високо над „защитената територия“ на терена. Работата на строежа е спирала за около 4 месеца, за да не се смущават редките птици през периода на размножаването. При изграждането на транспортни обекти засягането на природата и на пейзажа е неизбежно, но то може да бъде смекчено или компенсирано, както това е направено на този обект. Когато загубите на местообитания не са могли да бъдат компенсирани на същото им място, са правени нови местообитания на друго място. По трасето са били засадени хиляди нови дървета и са създадени нови оросявани пасбища и ливади. Организирано е ежегодно следене на популацията на ценните животински видове. Германските „зелени“ при всичко това съвсем не са били безучастни!



Фиг. 1 Строителство на Виадукт Saale – Elster – Методът “Vorschubbau”



Фиг. 2 Строителство на Виадукт Saale – Elster – Методът “Vorkorbbau”



Фиг. 3 Строителство на Виадукт Saale – Elster – Временен път в защитена територия

От 10 декември 2017г. влаковете на DB ICE пътуват от Берлин до Мюнхен за по-малко от четири часа със скорост до 300 km/h. 500-километровата отсечка преминава през множество защитени зони, между които: една FFH – зона, една защитена зона за птици, една защитена вододейна зона (клас III), много местообитания на прилепи, морски орли, включително и значителен брой редки животински видове, към които са се отнесли с тревога и грижа, особено по време на строителството. За тях са били направени над 12 000 проекта за опазване на природната среда, за реализацията на които са били изразходвани 200 милиона евро. Ренатурирани са били 40 000 декара земя (това е площта на 5 500 броя футболни игрища), посадени са 600 000 дръвчета, направени са стотици гнезда, пещерни дупки и нови защитени местообитания за птици, прилепи, змии и гущери. Направени са били напоителни потоци, при които са възникнали нови местообитания за земноводни и влечуги.

7. Белгия – новата автомагистрала А 11 между градовете Брюж и Круге

Построената през 2017 г. 12-километрова автомагистрала А11, свързваща магистралите N31 и N49, финансирана чрез PPP, съкрати времепътуването между Брюж и Круге от 35 минути до 7 минути. Магистралата пресича няколко шосета и ж.п. линии, както и плавателния канал Boudwijn. На магистралата са построени три групи интегрални и полуинтегрални мостове от предварително напрегнат стоманобетон. Един от тези мостове - виадукт К 032 - е проектиран от проектантското бюро “Schlaich Bergermann Partner”, SBP, GmbH, Stuttgart по възлагане от белгийската строителна компания “Jan de Nul Group”. Този полуинтегрален виадукт първата група мостове заслужава особено внимание заради геометрията си: дължината – около 650 m, с регулярни отвори по 35,0 m и максимален отвор 55,0 m, ширина 35,20 m, целият в циркулярна крива. Строителният консорциум “Via Brugge” сключи договор да построи и да поддържа в продължение на 20 години 12-километровата автомагистрала АМ 11, и точно поддръжката беше причината и основанието строителната компания “Jan de Nul Group” да поиска преработката на проектите за виадуктите и те да станат интегрални и полуинтегрални.

Още при проектирането на трасето на магистралата са били направени много препоръки за минимизиране влиянието върху природата и ландшафта. Чрез екопроходи и интелигентния дизайн на местата на пресичане с водните канали се избягва образуването на бариери за флората и фауната.

8. Роля на екологите при изграждане на транспортни обекти в незащитени и в защитени зони.

Защитата на природата при транспортното строителство започва с предварителните проучвания на инвестиционния замисъл – за прогнозията на трафика, за пътните трасета, разположението на защитените зони, растителния и животинския свят и защитените видове, възможни алтернативи, възможности за ограничаване на вредите върху природата, възможности за допускане на изключения (в Англия - с mitigation licence).

Спекулирането с екологичните изисквания и проблеми, което понякога преминава в недостойни групови и дори в личностни нападки, едва ли може да бъде толерирано.

Ако се окаже, че има стопански и експлоатационно приемливо трасе на инвестиционния замисъл, което не засяга защитени зони, ролята на еколозите ще се окаже несравнимо малка в сравнение с обратния случай, особено когато се налага и допускане на изключения. Тогава пълното използване на експертния потенциал на еколозите при разработването, проектирането и реализацията на защитни мероприятия за растителния и животинския свят с проучване и прилагане на най-добрите световни постижения, защо не и с оригинални идеи, става незаобиколимо. На такива предизвикателства българските еколози могат да отговорят по най-достоеен начин!

10. Заключение

Във всички европейски страни за строителство в защитени територии, вкл. и за транспортни обекти, се изисква разрешение от меродавните власти. При липса на такова санкциите за виновните лица са дисциплиниращо големи. И обратно, необходимите действия за получаването му са насърчително много подпомогнати от установения облекчен административен ред, даже в случаи, когато при строителството могат да се нанесат значителни щети на природата (виж т. 5 и т. 6).

Изработването на едно пособие за проектиране и изграждане на транспортни обекти в защитени територии би подпомогнало участниците в инвестиционния процес за вземане на по-бързи и по-точни решения. То трябва да е посветено на съдържанието на пакета от екологични проекти, съответстващ на особеностите на защитената територия, в която ще се изгражда транспортния обект. Ползването му би се улеснило с добри примери от световната практика, включващи екологични, правни, технически и др. въпроси.

Ползвана литература:

- [1]. Закон за защитените територии, ДВ бр. 77/18.09.2018.
- [2]. IUCN Internationalal Union for Conservation of Nature - Council Directive 92/43/EEC.
- [3]. Guidance on construction activities near protected areas an wildlife, August 2018.
- [4]. Richtlinie 92/43/EWG (Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie) 1992 May.
- [5]. Leitfaden zur FFH – Vertraeglichkeitspruefung in Bundesstrassenbau. Ausgabe 2004.
- [6]. FFH – Vertreglichkeitspruefun und Ausnahmeverfahren. August 2010.
- [7]. VDE 8.2. Neubaustrecke Saale – Elster – Talbruecke. Bauen mit Naturschutz. 2018