

СТАНОВИЩЕ НА КОМИСИЯТА от 18 декември 1995
за пресичането на долината Пиин (Peene) (Германия) от планираната
магистрала А 20
съгласно Член 6 (4) на Директива 92/43/ЕЕС
за опазването на природните местообитания както и на дивата фауна и флора
(96/15/ЕС)

1. Магистрала А 20

1.1. Федерална Република Германия планира да построи, в рамките на транспортни проекти Deutsche Einheit, магистрала А 20, свързваща Любек (Lübeck), Stralsund и Stettin.

Според плановете на трасето, магистралата ще пресича, на територията на Меклембург Западна-Померания (Mecklenburg Western-Pomerania), две специални защитени зони по Директива 79/409/ЕЕС от 2 април 1979 (1) за опазване на дивите птици. Тези територии съдържат приоритетни типове хабитати, които могат да бъдат засегнати от магистралата. Правителството на Германия изтъква основателни причини от най-висок обществен интерес, различни от тези свързани с човешкото здраве и обществената безопасност. Ето защо, Комисията трябва да представи становище съгласно Член 6 (4) на Директива 92/43/ЕЕС от 21 май 1992 (2) за опазването на природните местообитания както и на дивата флора и фауна (Директивата за Хабитатите).

1.2. Що се отнася до пресичането на долината Trebel and Recknitz, Комисията посочва в своето становище от 27 април 1995 (3), че влошаването на защитената зона е оправдано по основателни причини от най-висок обществен интерес. Пресичането на долината Peene не е било предмет на това становище на Комисията, защото плановете на трасето за тази отсечка са били преразгледани от властите в Германия, за да се оцени по-безвредно трасе.

В писмото си от 3 август 1995, Германското Министерство на Транспорта информира Комисията, че новите плановете за трасе за пресичането на Peene са завършени и поиска становище съгласно Член 6 (4) на Директивата за Хабитатите. По искане на Комисията, с писмо от 6 октомври 1995, бяха предадени допълнителна информация и подробни карти на растителността и животинското разнообразие. На 24 октомври 1995, Комисията предприе оценка на място във връзка с възможните пресичания на защитената зона.

1.3. Както Комисията е описала в своето становище от 27 април 1995, две правителствени решения са отдали най-висок приоритет на проекта за магистрала А 20 на основание необходимостта от значително подобрене на съществуващата

пътна мрежа, за да се подпомогне икономиката в Мекленбург-Западна Померания, където безработицата е висока. Чрез закона за изграждане на пътищата от 15 ноември 1993, Бундестагът (народното събрание) е посочил необходимостта от тази магистрала.

Мащабът на безработицата в Мекленбург-Западна Померания, измерен като процент от цялото работещо население, достигна през октомври 1995 до 15,2 % (4). Процентът във всичките нови Провинции (Länder) достигна 13,8 %, докато в старите Провинции бе 8,1 %. Безработицата във Федералната Република като цяло възлиза на 9,2 %. Ето защо безработицата в Мекленбург-Западна Померания е почти двойно по-висока от тази в старите Провинции, и онази от 1992.

С 2,3 % от населението на Германия, Мекленбург-Западна Померания добавя приблизително 1,1 % към брутния вътрешен продукт (стойности за 1994) (5). Ето защо брутният вътрешен продукт създаван в Мекленбург-Западна Померания, в сравнение с процента от населението, е значително по-нисък от средния брутен вътрешен продукт.

Мекленбург-Западна Померания е територия по Цел 1 по смисъла на Регламента на Съвета (ЕЕС) No 2081/93 за Структурните Фондове (6). Тези територии са територии, чието развитие „изостава“ и чието развитие и структурно приспособяване трябва да бъде подпомогнато, за да се заздравя икономическата и социалната свързаност на Общността.

1.4. Магистрала А-20 е част от транс-европейската пътна мрежа (7). Тази мрежа, като част от транс-европейските мрежи (Член 129б от Договора на Общността), трябва да бъде подобрена, за да се гарантира функционирането на вътрешния пазар и да се даде възможност на гражданите на Съюза, икономическите фигури и регионалните и местните общности да извлекат полза от дадена територия без вътрешни граници. Пътната мрежа цели специално свързването на периферните или изолираните региони с централни региони от Общността, за да се заздравя икономическата и социалната свързаност в Общността.

2. Защитената зона

Планираната магистрала ще пресича защитена зона 'Peenetal vom Kummerower See bis Schadfähre'. Територията се простира по долината на река Peene, с дължина 70 км; тя образува коридор с ширина от 1 до 5 км, разположен между брега и югоизточната част на Мекленбург-Западна Померания. Тя включва най-големите, а по отношение на фауната и флората и най-богатите алувиални алкални блата в северна Германия. Територията е място за гнездене и почивка на значителен брой редки и застрашени птици, включително мигриращи видове. Цялата територия

съдържа гори върху тресавища и блата и остатъчни алувиални гори, приоритетни типове хабитати по Директивата за Хабитатите (Анекс I, No 44.A1 до 44.A4 и 44.3). С изключение на четири селища, разположени в защитената зона (Anklam, Jarmen, Loitz, Demmin), огромни части от долината са неизползвани от хората.

3. Плановете на трасето

За пресичането на Реене, Федералната Република проучи като основни алтернативни решения територията на запад от Loitz и районите източно и западно от Jarmen. По икономически и структурни причини, по-специално спестяващото време свързване на Grimmen и Greifswald с други икономически центрове, Федералната Република предпочете пресичането източно от Jarmen.

На 20 януари 1995 Федералното Министерство на Транспортa реши, че трасето трябва да е източно от Jarmen. Министерството на Икономическите Работи на Мекленбург-Западна Померания бе инструктирано да търси решение за пресичането на Реене, което да гарантира съответствие с националните и европейските екологични цели.

Така алтернативните трасета разположени на запад от Jarmen или Loitz вече не биха могли да се разглеждат от властите на Мекленбург-Западна Померания. Комисията, все пак, трябва да гарантира съгласно Член 6 (4) на Директивата за Хабитатите, че неблагоприятно въздействие върху дадена зона се приема само при липсата на алтернативни решения. Ето защо тя трябва да прецени дали съществува решение, което да е по-безвредно от предложеното трасе източно от Jarmen.

3.1. Пресичането на река Реене източно от Jarmen съгласно първоначално одобрените планове

Според първоначално одобрените планове на трасето, магистрала А 20 трябваше да пресича река Реене с мост на около 1 000 м източно от съществуващото пресичане на долината при Jarmen. В този участък от защитената зона, алувиалните алкални мочурища и горите върху тресавища и блата - приоритетен тип хабитат, не са претърпели неблагоприятни ефекти от съществуващите ползвания. Броят на видовете, използващи този участък от Реене като гнездови и хранителен хабитат, съответно е висок. ливадният дърдавец (*Crex crex*), синегушката (*Luscinia svecica*) и белият щъркел (*Ciconia ciconia*) са само някои от видовете, срещащи се тук.

Това трасе би засегнало пряко горите върху тресавища и блата по протежение на приблизително 150 м. Непрякото въздействие (шум, замърсяване, промяна на видовото разнообразие) би било осезаемо на площ от около 1 000 м от двете страни на магистралата.

3.2. Пресичането на река Peene при Loitz

Западно от Loitz, неблагоприятно въздействие върху територията до известна степен оказват високоволтовите електропроводи. Въпреки че трасето няма пряко да засегне приоритетни хабитати, значителни алкални мочурища ще бъдат унищожени на голямо протежение. Което е още по-важно, хабитатите на средната пъструшка (*Porzana parva*), Синегушката и малкия креслив орел (*Aquila pomarina*) ще бъдат увредени. Малкият креслив орел, специално, е изключително рядък в Германия и не гнезди никъде другаде в централна и западна Европа.

3.3. Пресичането на Peene западно от Jarmen

Това възможно алтернативно трасе би било разположено на 2,5 км западно от първоначално планираното пресичане при Jarmen изток. Като приоритетни хабитати, остатъчните алувиални гори биха били пряко засегнати; горите върху тресавища и блата, друг приоритетен тип хабитат, се среща на около 150 м от предложеното трасе и следователно би бил засегнат индиректно. Местата за гнездене или хранене на синегушката и белия щъркел също биха претърпели увреждания.

3.4. Пресичането на Peene източно от Jarmen, както е планирано понастоящем

Според сегашните планове за трасето, магистрала А 20 ще пресича река Peene на 300 м източно от съществуващото пресичане от национален път В 96 и близо до търговски дистрибуторски център. Приоритетни хабитати няма да бъдат пряко засегнати – най-близкият се намира на 300 м от планирания мост. Въпреки това, трасето би засегнало други видове от интерес за Общността, като видрата (*Lutra lutra*), бобъра (*Castor fiber*), земеродното рибарче (*Alcedo atthis*) и пеперудата (*Lycaena dispar*). Все пак, тези видове се срещат в цялата защитена зона или, що се отнася за пеперудата, поне в някои други части на защитената зона.

4. Заключение

4.1. Последници за зоната

От четирите възможни пресечни точки в рамките на защитената зона, предложената в момента е най-безвредна. Приоритетните хабитати не са пряко засегнати. Няма да бъдат пряко засегнати особено редки птици, чието присъствие е било причината за обявяването на долината като специална защитена територия. С

разполагането на трасето близо до съществуващия пресечен пункт се избягва пресичане на незасегнатата част от долината, новите негативни ефекти се групират със съществуващия натиск върху зоната, оказван от близкото село, съществуващия мост и индустриалното ползване. Поради тези причини, последиците от магистралата за зоната като цяло изглеждат приемливи.

4.2. Основателни причини от най-висок обществен интерес

Както Комисията е описала в своето горепосочено становище от 27 април 1995, Мекленбург-Западна Померания страда от изключително висока безработица. Машабите на безработицата там са почти два пъти по-големи от тези на безработицата в старите Провинции от няколко години. Брутният вътрешен продукт създаван в Мекленбург-Западна Померания, в сравнение с процента от населението, е значително по-нисък от средния брутен вътрешен продукт.

Комисията взема предвид специалната ситуация на Мекленбург-Западна Померания като специално подпомага развитието на региона чрез Структурните Фондове. Магистрала А 20 освен това е част от трансевропейската пътна мрежа. Структурните Фондове, както и трансевропейските мрежи имат за цел да установят международния пазар и да заздравят икономическата и социалната свързаност на Общността. В тази връзка, трябва да бъде създадена връзка „изток-запад” в Мекленбург-Западна Померания, за да се свърже с централните региони на Общността.

Специалната стойност на А 20 като част от транспортните проекти Deutsche Einheit е отразена в най-високия приоритет, който и е даден от Правителството на Германия, както и в класифицирането от Бундестага на тази магистрална връзка като необходимост.

Не е намерено алтернативно решение. Заради нейната дължина и местоположение не е възможно да се избегне пресичане на защитената зона; целите, преследвани с изграждането на магистралата, както и желаното групиране на трафика не биха били постигнати.

4.3. Смякчаващи и компенсаторни мерки

Все пак пресичането ще създаде нова изкуствена пречка за миграцията на видовете в долината Реене и ще причини безпокойство на други типове хабитати важни за видовете включени в Директивите за Птиците и Хабитатите. Поради тази причина, трябва да се предприемат достатъчни компенсаторни мерки, гарантиращи цялостната свързаност на Натура 2000. Комисията е отбелязала компенсаторните мерки описани в писмото на Транспортното Министерство на Германия от 30 октомври 1995, предвиждащи и подпомагащи създаването или възстановяването на

седем различни типа хабитати на площ от приблизително 100 ха в долината Peene между Jarmen и Loitz. Тези мерки трябва да се предприемат едновременно със строителните работи, а Комисията изисква Федералното Правителство да я информира адекватно за тези мерки.

Комисията е отбелязала и мерките предвидени за намаляване въздействието от магистралата по време на и след нейното изграждане както е посочено в писмото на Транспортното Министерство от 30 октомври 1995. Строителството ще се извършва от понтони, за да се ограничи доколкото е възможно увреждането на територията, броят на стълбовете в алувиалната равнина ще бъде намален до необходимия минимум. Освен това, ще се предприемат предпазни мерки срещу емисиите от магистралата като шумови бариери от двете страни на моста. Тези бариери ще бъдат използвани и като бариери за смекчаване на светлинното привличане и безпокойство на нощните животни от фаровете на автомобилите, преминаващи по моста. Освен това трябва да се предприемат допълнителни мерки, свързани с потенциално изтичане на гориво, гарантиращи, че и при инциденти, горива или други опасни вещества няма да замърсяват защитената зона.

Предвид предвидените компенсаторни и смекчаващи мерки, и отчитайки, че е избрано най-безвредното алтернативно решение, Комисията, съгласно Член 6 (4) на Директива 92/43/ЕЕС, представя следното становище:

Неблагоприятните ефекти върху защитената зона 'Peenetal vom Kummerower See bis Schadfähre' в резултат на планираната магистрала А 20 източно от Jarmen са оправдани от основателни причини от най-висок обществен интерес.

Изготвено в Брюксел, 18 декември 1995.

За Комисията

Ritt BJRREGAARD

Член на Комисията

(1) OJ No L 103, 25. 4. 1979, p. 1.

(2) OJ No L 206, 22. 7. 1992, p. 7.

(3) 95/C 178/03 (OJ No C 178, 13. 7. 1995, p. 3).

(4) Source: Bundesanstalt für Arbeit.

(5) Source: Statistisches Bundesamt.

(6) OJ No L 193, 31. 7. 1993, p. 5.

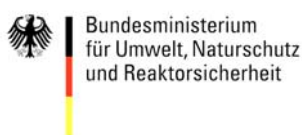
(7) Council Decision 93/629/EEC of October 1993, OJ No L 305, 10. 12. 1993, p. 11.

(4) Source: Bundesanstalt für Arbeit.

(5) Source: Statistisches Bundesamt.

(6) OJ No L 193, 31. 7. 1993, p. 5.

(7) Council Decision 93/629/EEC of October 1993, OJ No L 305, 10. 12. 1993, p. 11.



Превод на български: Красимира Демерджиева.
Редакция: Симеон Марин, Христо Николов.
Оформление на българската версия: Добромир Добринов.
© Зелени Балкани, прев. на бълг. ез., 2010.

Препоръчителен начин за цитиране:
European Commission Opinion (96/15/EC) of 18 December 1995 on the intersection of the Peene Valley (Germany) by the planned A 20 motorway pursuant to Article 6 (4) of Council Directive 92/43/EEC on the conservation of natural habitats and of wild fauna and flora. Зелени Балкани, прев. на бълг. ез., 2010.
Преводът и издаването на български се осъществяват със съгласието на авторите на оригиналната публикация.

Изданието се осъществява в рамките на проект: "Опитът на Германия при транспониране на правовите норми на ЕС: НАТУРА 2000 - управление и финансиране".
Проектът е финансиран от Консултативната програма за подпомагане опазването на околната среда в страните от Централна и Източна Европа, Кавказ и Централна Азия на Федералното Министерство на околната среда, природозащитата и ядрената безопасност на Германия (BMU), чрез Федералната Агенция за околна среда (UBA, Катарина Ленц).
Немски изследователски проект номер FKZ: 380 01 201.
Научната координация на проекта е осъществена от Федералната агенция за природозащита (BfN, Д-р, Аксел Симанк).
Български партньор по проекта: Министерство на околната среда и водите (Ася Донева).
Координация и изпълнение на проекта: Зелени Балкани (Симеон Марин).
© Зелени Балкани, 2010.

Bulgarian translation: Krasimira Demerdzhieva.
Editing: Simeon Marin, Hristo Nikolov.
Layout of Bulgarian version: Dobromir Dobrinov.
© Green Balkans, Bulgarian translation, 2010.

Citation of the Bulgarian translation requires proper reference to the original publication:
Bulgarian translation and publication with the permission from authors of the original article.

This edition is developed within the project "Germany's experience in implementing EU legislation: NATURA 2000 – management and financing".
The project is funded by the Advisory Assistance Programme for Environmental Protection in the Countries of Central and Eastern Europe, the Caucasus and Central Asia of the German Federal Ministry for the Environment, Nature Conservation, and Nuclear Safety, through its Federal Environment Agency (UBA, Katharina Lenz).
German Research Project number FKZ: 380 01 201.
The scientific coordination of the project is done by the Federal Agency for Nature Conservation (BfN, Dr. Axel Ssymank).
Bulgarian counterpart: Ministry of Environment and Water (Assya Doneva).
Project implementation: Green Balkans (Simeon Marin).
© Green Balkans, 2010.