

УВЕДОМЛЕНИЕ
ЗА ИНВЕСТИЦИОННО ПРЕДЛОЖЕНИЕ

от ДП „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“
гр. София, СО - район „Сердика“, бул. „Мария Луиза“ № 110
БУЛСТАТ 130823243

Пълен пощенски адрес: бул. „Мария Луиза“ № 110, София 1233

Телефон, факс, e-mail: тел: 932 60 02, факс 932 6444

Директор на фирмата-възложител инж. Кр. Папукчийски Генерален директор на ДП НКЖИ

Лице за контакти: Мирослава Доганджуйска, e-mail: m.dimcheva@rail-infra.bg; тел: 02/9323863

УВАЖАЕМИ ДАМИ И ГОСПОДА,

На основание чл. 4, ал. 2 от *Наредба за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда* (НУРИОВОС, приета с ПМС № 59/2003г., ДВ, бр. 25/2003г., посл. изм. и доп., ДВ, бр. 12 от 12.02.2016 г., в сила от 12.02.2016 г.) Ви

уведомяваме за инвестиционното предложение на ДП „Национална компания „Железопътна инфраструктура“:

“Възстановяване на проектните параметри на железопътната линия Русе - Варна”

Съгласно изискванията на чл. 4, ал. 3 от Наредбата за ОВОС представяме следната информация за инвестиционното предложение:

Характеристика на инвестиционното предложение:

1. Резюме на предложението, *(посочва се характерът на инвестиционното предложение, в т.ч. дали е за ново инвестиционно предложение, и/или за разширение или изменение на производствената дейност съгласно приложение № 1 или приложение № 2 към Закона за опазване на околната среда (ЗООС)*

Железопътната линия Русе - Варна е първата, пусната в експлоатация в България през 1866 г. Изключителната стратегическа роля на железопътната линия се определя от факта, че тя се явява най-пряката връзка между пристанище Русе – на река Дунав и черноморското пристанище Варна. В този аспект железопътната линия Русе - Варна осъществява транспортната комуникация между общоевропейски транспортни коридори № VII и № VIII (при жп гара Синдел).

По своя характер инвестиционното предложение се класифицира като рехабилитация на инфраструктура с обществено предназначение; транспортна инфраструктура за превоз на пътници и товари. Не се предвижда ново строителство, изграждане, реконструкция или модернизация на железопътните участъци и съоръженията по протежение на железопътната линия Русе - Варна. Няма да се напуска сервитута на съществуващата железопътна линия, не се предвижда изграждане на нови производствени мощности, изграждане на нови пътни връзки и отчуждаване на нови земи.

Железопътната отсечка Русе - Варна е електрифицирана и е с дължина около 227,003 км. Тя се състои от три участъка:

- от км 4+908 гара Русе – разпределителна до км 11+570 гара Русе - пътническа по главна железопътна линия № IV – първа категория, с дължина 6,662 км – еднопътна и електрифицирана;
- от км 0+827 гара Русе – разпределителна до км 137+470 ос приемно здание на гара Каспичан по главна жп линия № IX „Гара Русе разпределителна – Образцов Чифлик – Каспичан – Варна” - първа категория, с дължина 136,643 км – еднопътна и електрифицирана;
- от км 459+400 ос приемно здание на гара Каспичан до ос приемно здание на гара Варна на км 543+098 по главна железопътна линия № II „София – Мездра – Горна Оряховица – Каспичан – Синдел – Варна” - първа категория, с дължина 83,698 км – дуппътна и електрифицирана.

Възстановяването на проектните параметри на жп линията Русе - Варна е наложително, тъй като настоящото състояние на инфраструктурните съоръжения по този

железопътен участък създават затруднения за регионалния и националния жп транспорт. В този смисъл жп линията Русе – Варна може да се определи като „тясно място”, тъй като среднопредетеглената скорост е 66,5 км/ч за пътническите влакове и 62 км/ч – за товарните, при средна проектна скорост 79,3 км/ч. След рехабилитацията ще се осигури възможност за развитие на по-голяма и постоянна скорост от 70 до 130 км/ч съобразно терена, през който се преминава.

За отсечката от Русе - Каспичан по IX-та линия са предвидени проектни скорости за различните участъци:

- 70 км/ч – Русе – Ястребово
- 95 км/ч – Ястребово – Разград
- 75 км/ч – Разград – Ясеновец
- 80 км/ч – Ясеновец – Самуил
- 70 км/ч – Самуил – Каспичан

Скоростите в график понастоящем са по-ниски, както за пътническите, така и за товарните влакове:

- с 10 км/ч за проектните 70 ÷ 80 км/ч
- от 15 до 35 км/ч за проектните 95 км/ч

Предвидените за IV линия проектни скорости са 80км/ч.

За отсечката от Каспичан – Варна от II-ра жп линия София – Г. Оряховица – Варна са предвидени проектни скорости за различните участъци

- 130 км/ч –Каспичан – Синдел
- 110 км/ч – Синдел – Разделна
- 120 км/ч – Разделна – Белослав и
- 100 км/ч – Белослав – Варна

Скоростите в график понастоящем са значително по-ниски, както за пътническите, така и за товарните влакове:

- с 20 км/ч за проектните 100 км/ч
- с 20 до 40 км/ч за проектните 120 км/ч
- с 10 до 20 км/ч за проектните 110 км/ч и
- с 30 до 60 км/ч за проектните 130 км/ч

Причините за намалените скорости са влошено техническо състояние, остри криви, релейна уредба за ключова зависимост (РУКЗ), закаляни баластови призми и компрометирано скрепление, повишена сеизмична активност и др. Картотекирани са слабите места по линията Горна Оряховица – Варна, като в участъка след Каспичан е отбелязано едно свлачище и друго място с вероятност за откъсване на камъни от височина 20 метра.

Досега не е извършван цялостен ремонт на съоръженията по трасето. Правени са само частични подмени на някои елементи при отстраняване на повреди и аварии. Техническото състояние на някои съоръжения по жп линията не е добро и е необходимо да се извърши подмяната им и рехабилитация на трасето. Така например съществуват стълбове за контактната мрежа тип „релса”, които трябва да се подменят, да се провери състоянието на всички съоръжения над водните обекти с оглед сигурността на влаковете при пътуване, да се монтират допълнителни демпферни струни и укрепвания, тъй като в тези участъци контактната мрежа се поддава на автоколебания при силни ветрове и бури, създават се реални опасности от чести повреди.

2. Описание на основните процеси, капацитет, обща използвана площ; необходимост от други, свързани с основния предмет, спомагателни или поддържащи дейности, в т.ч. ползване на съществуваща или необходимост от изграждане на нова техническа инфраструктура (пътища/улици, газопровод, електропроводи и др.); предвидени изкопни работи, предполагаема дълбочина на изкопите, ползване на взрив.

Настоящото инвестиционно предложение предвижда извършването на рехабилитация на жп линията Русе-Варна, което ще допринесе за подобряване на техническите параметри и повишаване на скоростите на движение по железопътното трасе и оттам до съкращаване на времепътуването. Това ще създаде условия за оптимално комбиниране и интегриране на различни модели на транспорт, оптимизиране на капацитета и ефикасността на съществуващите железни пътища. Това също е насочено към посрещане на новите предизвикателства, тъй като последните предвиждания, показват значително нарастване на трафика, обслужван от линията.

Технологичният процес при рехабилитацията на жп линията Русе-Варна преминава през следните основни етапи:

1. Предварителни работи - извършване ремонт на съоръженията и заздравяване на земното платно.
2. Подготвителни работи:

Подготвителните работи се извършват преди пресяването на баластовата призма и на участъка на пресяване за подготвяне смяната на релсо-траверсовата скара. Преди смяната да започне се разтоварват от двете страни на железния път релсите една след друга по дължина. Те ще служат за провизорен път и ще се използват за изграждане на новия.

Дейностите за подготовка на стегателните комплекти и демонтажа на старите звена, се извършва по установена технология, като траверсите пристигат с монтирани върху тях скрепления направо от завода - производител.

3. Основни работи

Обемът на основните пътни работи включва следното:

- пресяване на баластовата призма;
- дневен напредък за смяна на релсо-траверсовата скара;
- влагане на пътя на нов баласт;
- привеждане на горното строене по ос и ниво.

Всички други работи непредвидени, но необходими за изпълнението по подновяване на железния път, се залагат за изпълнение.

Пресяването на баластовата призма се извършва с баласто - пресевна машина преди смяна на релсо- траверсовата скара. Релсо – траверсовата скара се подменя с използването на хидравлични телескопични портални кранове, работещи в двойка. При подновяването се използват машини, годни да манипулират с траверси, релси и звена от пътя. Порталните кранове се придвижват по релси, поставени от двете страни на железния път, направо върху баласта /провизорен път/. Подравняването на баластовия килим се извършва след като се вдигне старата релсо- траверсова скара.

Първа нивелация се прави след полагане на новия железен път само при нужда, без добавка на нов баласт.

Втора нивелация се извършва един ден след пресяването и веднага след полагането на новия железен път.

Трета нивелация се извършва след преминаване на около 300 влака с общ тонаж над 100 000 бруто тона товар, което представлява около една седмица след полагане на новия път или след използване на динамичен стабилизатор.

Технологично в дните между втора и трета нивелации на безнаставовия път се прави неутрализация, ако е необходима и окончателно се извършват всички спойни заварки.

4. Заключителни работи

Заключителните работи се извършват с цел да придадат завършен вид на железния път. Те се изразяват в планиране на баластовата призма, подравняване на банкетите, оправяне на откосите на земното платно, почистване на канавки и направа на нови. Планирането на баласта се извършва с баластопланираща машина.

Инвестиционното предложение за “Възстановяване на проектните параметри на железопътната линия Русе - Варна” обхваща следните основни дейности по съответните части - „Железен път”, „Ж.п. съоръжения”, „Електрификация”:

Част Железен път

А. Единична жп линия Русе – Каспичан

а) Жп гари - включени са всички железопътни гари (12 бр.) без гара Каспичан.

Предвижда се подновяване на горното строене на главния коловоз и два приемно-отправни коловоза и прилежащите им стрелки за всяка гара. Под тези коловози се изгражда защитен пласт. Отводняването е с дренажи и канавки. Типът на горното строене по главния коловоз е с релси тип Е60 на стоманобетониви траверси с еластични скрепления - безнаставов.

Засегнатите от преустройството перони се възстановяват като нови.

При гарите Русе - пътническа, Русе-разпределителна, Ветово, Сеново, Разград, Висока поляна и Плиска рехабилитацията е свързана с подмяна на стрелки без промяна на съществуващата схема на стрелковите гърловини.

При гарите Образцов чифлик, Ястребово и Просторно реконструкцията е свързана с изграждане на предпазни глухи коловози, а в гарите Самуил и Хитрино е заложено цялостно изместване на стрелковите гърловини с цел подобряване на техническите параметри.

б) Междугария

Съгласно проведеното обследване на състоянието на железния път с изчерпан проектен запас и най-много неизправности са междугарията: Ястребово – Ветово, Ветово – Сеново, Сеново – Просторно и Висока поляна – Хитрино. За тези междугария се предвижда отнемане на стария баласт, полагане на защитен пласт и подмяна на съществуващия релсов път с по-тежък тип (Е60), който ще бъде безнаставов. Отводняването навсякъде се решава с облицовани канавки. Прелезите се ремонтират и на всички републикански пътища се монтира еластична прелезна настилка, а на селскостопанските пътища – дървена обшивка.

За останалите участъци, които са с по-малко неизправности, е заложено изпълнението на среден ремонт, който основно ще включва пресяване и добаластиране на железния път с пълна подмяна на релсотраверсовата скара (стоманобетонери траверси и релси тип UIC 60) , почистване и ремонт на канавки.

Б) Двойна ж.п. линия Каспичан – Варна

а) Ж.п. гари

В програмата са включени всички ж.п. гари (9 бр.) от Каспичан до Варна без гара Синдел, която е предмет на друг проект „Прединвестиционно проучване за удвояване и електрификация на ж.п. линията Карнобат – Синдел”.

Предвижда се подновяване на горното строене на два главни коловоза и още два приемно-отправни коловоза заедно с прилежащите им стрелки за всяка гара. Под тези коловози се изгражда и защитен пласт. Отводняването е с дренажи и канавки. Типът на горното строене по главните коловози е с релси Е60 на стоманобетонери траверси и с еластични скрепления за безнаставов път. Засегнатите от преустройството перони се възстановяват като нови.

При гарите Провадия, Разделна, Повеляново, Езерово и Тополите не се променя схемата на стрелковите гърловини.

В гара Белослав е заложена замяната на съществуващ бретел с две есови стрелкови връзки, а в гара Варна се предвижда удължаване на 1-ви и 2-ри коловози и изместване на съществуващи есови връзки.

Най-сериозна е реконструкцията на ж.п. гара Каспичан, която обхваща и двете гърловини с цел отпадане на английски стрелки и недопустими долепвания между част от другите стрелки. Оптимизират се стрелковите маршрути според реалната технология на маневрената дейност в гарата.

б) Междугария

Финансовите ограничения дават възможност само 50% от общата дължина на двойната ж.п. линия да бъдат подновени. Имайки предвид, че общата оценка за състоянието на път 2 е малко по-лоша от тази на път 1, се предвижда път 2 да бъде подновен по всички междугария на рамото Каспичан – Варна. За път 1 съответно се предвижда изпълнение на среден ремонт. Обемът на работите за подновяване или среден ремонт е аналогичен на посочените дейности за единичната линия Русе – Каспичан.

Част: Ж.п. съоръжения

а) Малки съоръжения

Рехабилитацията включва една джоб стена и водостоци. За всеки от тях според конкретните нужди са предвидени различни видове работи, които най-често са:

- почистване на вток и отток;

- подмазване на фуги;
- надграждане на стени и крила;
- удължаване;
- разваляне и изграждане на ново съоръжение с по-голям диаметър и др.

б) Големи съоръжения

Рехабилитацията включва ремонт на 37 обекта (ж.п. мостове и надлези). Според конкретното състояние на съоръжението се предвиждат различни видове работи, които най-често са:

- подмяна на изолацията и фугите;
- възстановяване на бетоново покритие и саниране на повърхности;
- усилване на гардбаластови стени;
- удължаване на крила;
- ремонт на водоотводните съоръжения;
- надстройване на парапети и др.

Част: Електрификация

В съответствие с конкретното техническо състояние на подобектите рехабилитацията включва:

а) Контактна мрежа

- подмяна на биметални и медни носещи възета;
- подмяна на надлъжни и напречни електрически съединители;
- подмяна на порцеланови изолатори с композитни;
- подмяна на всички бронзови и сплавни клеми;
- подмяна на многоролковни компенсирани устройства с моноблокови, самозадържащи;
- подмяна на гарови разединители, табла за управление в гарии и кабели към табла и разединители за захранване, управление и сигнализация с подготовка за включване в системата СКАДА;
- подмяна на стълбове тип „Релса“;
- подмяна на стълбове, засегнати от преустройството на железния път и с видими деформационни отклонения и напукани ЖБ стълбове, деформирани котви;
- корозионна защита на всички метални съоръжения като, но не само: конзоли, ферми ЖР стълбове, пилони, перонни стълбове за осветление;
- подмяна на предпазни щитове;
- ремонт на заземления;
- подмяна номерация на стълбовете и предпазни табели и др.

б) Ел. снабдяване

- подмяна на маслени кабели в трансформаторните постове
- подмяна на съществуващи осветителни тела на откритите гарови площи и перони с енергоспестяващи и автоматизиране на осветлението.
- подмяна на дефектирани комплекти за отопление на стрелките на главните коловози и въвеждане на дефектнотокови защиты и др.

в) Тягови подстанции

По отношение на тяговите подстанции се предвижда:

- цялостна подмяна на комутационните съоръжения, подмяна на релейно-аналоговите защиты с цифрови и модернизация на оборудването във всички 5 тягови подстанции в участъка: ТП Червена вода, ТП Разград, ТП Хитрино, ТП Провадия и ТП Варна.
- подмяна на разединители и прекъсвачи в СП /секционни постове/ - от СП Русе (между Русе разпределителна-Образцов чифлик) до СП Синдел.
- използване на контейнерен тип сгради за монтаж на разпределителна уредба средно напрежение с оглед намаляване експлоатационните разходи по поддръжка на съществуващи сгради при обновяването.
- подмяна на силовите тягови трансформатори с нови, с по-голяма мощност във връзка с подновяване и пускане в експлоатация на по-мощен тип локомотиви и др.

При рехабилитацията на жп линията ще бъде създадена добра организация от фирмата, спечелила търга за строителство. Фирмата ще разработи проект за организация на строителството и с точно обозначение на промишлените площадки за временното строителство, включващо разполагане на фургони, за използваната механизация и транспортна техника. Те ще бъдат разположени предимно в гаровите райони и в сервитута на железопътната линия, далеч от реки и други водоприемници, и няма да създадат опасност от замърсяване с нефтопродукти. В плана за организация и изпълнение на строителните работи се отчитат следните особености:

- подготовка на участъците, за които е необходимо смяна на баластови призми – изземване на съществуващия материал, пресяване, извозване на неподходящите фракции на определени терени и влагането им след това за подобряване на прилежащата инфраструктура – гарови перони, алеи и др.;
- подготовка на участъците, за които е необходимо извършване на насипни дейности по проект, преди провеждане на обемни изкопни работи;
- изпълнение на откоси, по които се полага хумусен слой, преди отнемане на хумус от други участъци;
- избор на площадки за складиране на подготвените траверси.

Не се изисква осигуряване на допълнителни площи за временни дейности по време на дейностите по възстановяване на проектните параметри на железопътната линия Русе - Варна”.

Не се предвижда изграждането на временни площадки и лагери за работници. В случай на необходимост от такива, същите ще бъдат разположени в границите на имотите, собственост на ДП НКЖИ.

3. Връзка с други съществуващи и одобрени с устройствен или друг план дейности в обхвата на въздействие на обекта на инвестиционното предложение, необходимост от издаване на съгласувателни/разрешителни документи по реда на специален закон; орган по одобряване/разрешаване на инвестиционното предложение по реда на специален закон:

Реализацията на инвестиционното предложение „Възстановяване на проектните параметри на железопътната линия Русе-Варна” ще се финансира от Държавния бюджет.

За проекта от Министерство на околната среда и водите е проведена изискващата се по глава шеста на ЗООС процедура по преценяване на необходимостта от извършване на оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС), съвместена с процедура по оценка на съвместимост (ОС). В резултат на проведената процедура е постановено Решение № 9-ПР/2010г., с което се одобрява осъществяването на инвестиционното предложение. Съгласно българското законодателство в областта на околната среда решението е в сила за период от пет години. Следователно процедурата по преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС следва да се извърши отново.

4. Местоположение на площадката – населено място, община, квартал, поземлен имот, географски координати или правоъгълни проекционни UTM координати в 35 зона в БГС2005, собственост, близост до или засягане на елементи на Националната екологична мрежа (НЕМ), обекти, подлежащи на здравна защита, и територии за опазване обектите на културното наследство, очаквано трансгранично въздействие, в т.ч. на големи аварии с опасни вещества за случаите по чл. 103, ал. 4, т. 2 ЗООС, схема на нова или промяна на съществуваща пътна инфраструктура.

Настоящото инвестиционно предложение попада на територията на областите: Русе, Разград, Шумен и Варна съответно в общините: Русе и Ветово; Разград и Самуил; Венец, Хитрино, Шумен, Каспичан и Варна, Ветрино, Провадия, Аврен, Белослав и Девня. Населените места, през които минава трасето на жп линията, са:

Област Русе - Община Русе (землищата на селата: Николово, Червена вода, Ястребово, Бъзън и Семерджијево) и Община Ветово (землището на град Ветово и землищата на селата: Писанец, Кривня и Сеново);

Област Разград - Община Разград (землищата на селата: Топчии, Киченица, Гецово, Недоклан, Ясеновец и Мортагоново) и Община Самуил (землищата на селата: Желязковец, Самуил, Богомилци и Хума);

Област Шумен - Община Хитрино (землищата на селата: Висока поляна, Байково, Черна, Добри Войниково, Тимарево, Хитрино, Сливак, Върбак и Каменяк), Община Венец (землището на с. Боян), Община Шумен (землищата на селата Велино и Коньовец) и Община Каспичан (землищата на градовете Каспичан и Плиска и село Златна нива).

Област Варна – Община Ветрино в землището на село Невша, Община Провадия (землището на гр. Провадия и землищата на селата: Равна, Венчан, Златина, Кривня и Житница), Община Аврен (землищата на селата: Царевци, Синдел, Тръстиково), Община Белослав (землището на гр. Белослав и землищата на селата: Разделна, Страшимирово и Езерово), Община Девня в землището на гр. Девня и Община Варна в землището на гр. Варна и землището на село Тополи.

Копия от актуални скици на засегнатите имоти, в които ще се реализира инвестиционното предложение и Актове за собственост, са представени като приложение към уведомлението за инвестиционно предложение.

Инвестиционното предложение не засяга защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии, но в близост до него се намират следните такива: Резерват „Бели Лом“, защитена местност „Рибарниците“, област Русе и защитена местност „Голямата канара“, защитена местност „Побитите камъни“, защитена местност „Казашко“, област Варна.

Трасето на железопътната линия преминава през следните защитени зони по смисъла на Закона за биологичното разнообразие (ЗБР):

- BG0000608 „Ломовете“, BG0000104 „Провадийско-Роякско плато“, BG0000138 „Каменица“ и BG0000622 „Варненско-Белославски комплекс“ – определени по чл. 6, ал. 1, т. 1 и 2 от ЗБР за опазване на природни местообитания и на дивата флора и фауна, включени в списъка от защитени зони, приет с РМС № 122/2007г.;
- BG0002025 „Ломовете“, определена по чл. 6, ал. 1, т. 3 и 4 от ЗБР за опазване на дивите птици, обявена със Заповед № РД-562/06.09.2008г. на Министъра на околната среда и водите; BG0002038 „Провадийско-Роякско плато“ и BG0000191 „Варненско-Белославско езеро“, приети с Решение № 802/2007г. на МС (ДВ 107/2007г.).

Железопътната линия не преминава през исторически, архитектурни и археологически паметници на културата.

Доставката на необходимите материали за рехабилитацията на жп линията Варна-Русе ще се извършва по съществуващата пътна инфраструктура.

5. Природни ресурси, предвидени за използване по време на строителството и експлоатацията, предвидено водовземане за питейни, промишлени и други нужди – чрез обществено водоснабдяване (ВиК или друга мрежа) и/или повърхностни води, и/или подземни води, необходимими количества, съществуващи съоръжения или необходимост от изграждане на нови съоръжения

Природните ресурси, суровините и материалите, които ще се използват при строителството и експлоатацията на инвестиционното предложение, са: земни и скални маси, инертни материали, трошен камък, дренаращ материал, пясък, дървен материал, вода, както и обработени метални суровини, железобетонни изделия, стоманени конструкции, дизелово гориво и електроенергия. За изпълнението на обратните засипки се използват земните маси, генерирани при оформянето на земното легло по трасето и възстановяване на дренажните системи.

Води

При строителството на железопътната линия и площадките на съоръженията по трасето, вода ще се използва за: приготвяне на бетонови смеси и други строителни разтвори, за навлажняване на временните пътища и строителни площадки за предотвратяване на емисии от прах във въздуха, за битови нужди на персонала.

При експлоатацията на инвестиционното предложение основните технологични процеси не са свързани с потребление на вода. Вода ще се използва за: битови нужди от персонала на жп компанията оператор, пътниците на жп гарите и спирките. Водата за

посочените нужди ще се доставя от мрежата на водоснабдителните дружества в обхвата на жп линията.

Източници на енергия

При строителството на инфраструктурата и съоръженията на инвестиционното предложение ще се използват горива за строителната механизация, основно дизелово гориво. Необходимата ел. енергия за заваръчни и други монтажни работи по трасето ще се осигурява от дизелови генератори, а на основните складови бази от републиканската електрическа режа.

При експлоатацията на инфраструктурата и съоръженията на инвестиционното предложение ще се използва електроенергия за движение на подвижния състав, за направление на жп линията, гаровите възли, контролно-измервателните прибори, сигнализацията и другите елементи, свързани с надеждността и безопасността на технологичните процеси. Тяговата електроенергия 27.5 kV променлив ел. ток с честота 50 Hz се осигурява от подстанции 110/27,5 kV, захранвани от републиканската електропреносна мрежа.

Минерални суровини, инертни материали, дървен материал

Реализацията на инвестиционното предложение не е свързана с добив или използване на дървен материал. Инертни материали ще се използват при изграждане на земното легло и баластовата призма на железния път.

При необходимост от допълнителни строителни материали, те ще бъдат доставяни като стоков продукт от пазара, по вид и количество в съответствие с проекта. В района на гарите, където изкопите преминават през зелени площи и тротоарни настилки, ще се извършва поетапно пълно възстановяване на терена чрез ремонт или подмяна на настилката и повторно затревяване.

За реализацията на инвестиционното предложение не се предвижда водовземане от повърхностни или подземни води. Необходимите водни количества ще се набавят чрез обществено водоснабдяване. При необходимост от осигуряването на вода за строителни нужди ще се доставя от мрежата на НКЖИ или водоноска. Питейната вода ще се осигурява бутилирана.

Реализацията на инвестиционното предложение не засяга качеството и регенеративните способности на природните ресурси.

6. Очаквани общи емисии на вредни вещества във въздуха по замърсители

По време на строителните работи в атмосферния въздух се очаква да се емитират малки количества от неорганизираните емисии на прах. При сухо и ветровито време е необходимо да се извършва оросяване, за да се намалят неорганизираните емисии. След приключване на строителните работи инертните материали и генерираните строителни отпадъци своевременно ще се почистват, като отпадъците се извозят на отредените за депониране на строителни отпадъци места.

7. Отпадъци, които се очаква да се генерират и предвиждания за тяхното третиране

Събирането, съхранението и транспортирането и обезвреждането на отпадъците ще се извършва в съответствие с изискванията на Закона за опазване на околната среда (ЗООС), Закона за управление на отпадъците (ЗУО) и Наредбата за управление на строителните отпадъци и за влягане на рециклирани строителни материали.

При извършване на дейностите, предмет на настоящото инвестиционно предложение, се очаква основно генериране на следните видове отпадъци:

- смесени строителни отпадъци;
- изкопните земни маси;
- битови отпадъци;
- опасни отпадъци;

Строителните отпадъци са основно от разрушаване на съществуващата инфраструктура и новото строителство (негодни инертни материали, метални отпадъци – проводници от контактната мрежа, траверси и др.). Те ще се генерират, както на постоянните строителни площадки, така и по цялата дължина на съществуващата железопътна линия. Те трябва да се събират разделно и да се предават за транспортиране и последващо третиране на фирма, притежаваща разрешение по чл. 67 от ЗУО.

Изкопните земни маси ще бъдат използвани за направа на обратните засипки по трасето.

Битови отпадъци ще се генерират при извършване на дейностите по рехабилитацията на железопътната линия. Генерираните битови отпадъци в районите на гарите и междугарията ще се събират в специални контейнери и ще се предават към общинските депа за битови отпадъци.

По време на експлоатацията се очаква генериране на битови отпадъци от персонала, обслужващ жп линията и пътниците. Площадките на гарите са включени в общинските схеми за сметосъбиране и сметоизвозване на съответните населени места.

При наличие на опасни отпадъци (отработени масла, филтри, антифризни течности, акумулатори от строителната техника, както и живак от съдържащи го осветителни тела), ще бъде осигурено тяхното безопасно временно съхраняване до предаването им на фирма, която притежава съответното разрешение по ЗУО. Всички опасни отпадъци трябва да бъдат събирани в подходящи съдове, съхранявани в помещения, които не позволяват случаен достъп и извозвани и третиранни от лицензирана фирма.

По време на строително-монтажните работи е необходимо да се създаде добра организация и да се упражнява строг контрол по отношение спазване изискванията на Закона за управление на отпадъците и подзаконовите нормативни документи към него.

При наличие на годни за повторна употреба демонтирани материали, те ще бъдат предадени на Възложителя за повторна употреба. Същите се предвижда да се съхраняват в бази, определени от Възложителя.

8. Очаквани количества и тип отпадъчни води (битови/промишлени), предвиден начин на тяхното третиране – локално пречиствателно съоръжение/станция, заустване в канализация/воден обект, собствена яма или друго, сезонност и др.

Независимо от голямата си дължина, строителството на инвестиционното предложение ще се осъществява в сравнително тясна полоса и не се очаква формирането на потоци отпадъчни води.

По дължината на железопътния участък и на работните площадки при необходимост ще бъдат осигурявани преносими химически тоалетни за работния персонал, които ще се обслужват от лицензирани фирми.

Не се очаква въздействие върху повърхностните и подземни води по време на строително-монтажните дейности.

9. Опасни химични вещества, които се очаква да бъдат налични на площадката на предприятието/съоръжението: (в случаите по чл. 99б ЗООС се представя информация за вида и количеството на опасните вещества, които ще са налични в предприятието/съоръжението съгласно приложение № 1 към Наредбата за предотвратяване на големи аварии и ограничаване на последствията от тях)

По време на извършване на дейностите по възстановяване на проектните параметри на жп линия Русе - Варна не се предвижда използването, съхранението и работа с материали, които могат да бъдат опасни за околната среда и здравето на хората и не се очаква наличието на такива на площадката.

Моля за Вашето становище относно реализацията на инвестиционното предложение, предвид устройствената зона, в която попада територията, както и относно проявения обществен интерес към него.

Приложения:

1. Обява, с която да бъде информирано засегнатото население на територията на Вашата община или кметство;
2. Ситуация;
3. Актове за собственост и актуални скици на засегнатите имоти;

С уважение,

инж. Красимир Папуковски
Генерален Директор



