



бул. „Мария Луиза” №110, София 1233
тел.: (+359 2) 932 6001
факс: (+359 2) 932 6444

www.rail-infra.bg
office@rail-infra.bg

Одобрявам:

инж. Милчо Дамбрев
Генерален директор
ДП „НК ЖИ”

ПЛАН ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА ОКОЛНАТА СРЕДА

*ПРОЕКТ ЗА РЕХАБИЛИТАЦИЯ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА,
ФИНАНСИРАН ОТ СВЕТОВНАТА БАНКА*

София
Март, 2010

1. Въведение

Държавно предприятие "Национална компания Железопътна инфраструктура" е поискала заем от Световната банка, който да е гарантиран от Р България, за финансиране на предложени проект за рехабилитация на железопътна инфраструктура. Проекта цели подобряване качеството и ефективността на предлаганата железопътна услуга в България. Това ще бъде постигнато чрез инвестиционна програма насочена главно срещу възпрепятстване на влошаването и подобряване на състоянието на съществуващите инфраструктурни активи върху определени линии от главната железопътна мрежа в България. Дейностите по проекта трябва да доведат до повишаване на експлоатационните и финансови показатели на железопътния транспорт в България, като по този начин се подпомогне изпълнението на целите на правителството и европейската общност за развитие на железниците като надежден транспортен модел.

Железопътната мрежа на България е изградена от 4 071 км железен път със стандартно междурелсие, от които 24 процента е удвоена и 67 процента електрифицирана. Около 2 915 км от линиите формират главната железопътна мрежа в България. По-голяма част от железопътната мрежа е изградена преди повече от 50 години, а електрификацията и съоръженията за безопасност са инсталирани в периода 1960-средата на 1980. Липсата на средства е довело до влошаване на условията и въвеждане на ограничения в максимално допустимите скорости върху почти 75 процента от железопътната мрежа. В последните 15 години обема на извършените средни годишни ремонти е 25-30 км обновен железен път и 30-40 км ремонтиран, което е едва 10 процента от обема на извършваните ремонти преди 1990 година.

Транспортната стратегия за България за периода 2010-2020 година се изразява в значителен принос на правителството за модернизация на железопътната инфраструктура в България, на приоритетни за България и ЕС линии. Един от неотложните приоритети е модернизацията на линията София-Пловдив-Бургас, която е част от транс-европейската транспортна мрежа (TEN-T). Модернизацията на тази линия включва повишаване на проектната скорост и съоръженията на сигнализацията, телекомуникацията и енергетиката. Модернизацията е планирана за периода 2010-2020 година. Предвидено е бъдещо финансиране от кохезионните фондове на ЕС по Секторна оперативна програма транспорт и Програма регионално развитие за участъците София-Пловдив и Михайлово-Бургас (виж приложените карти).

Железопътната инфраструктура се стопанисва от ДП "Национална компания Железопътна инфраструктура" (ДП "НКЖИ"), а железопътната транспортна услуга се предоставят от държавната компания Български държавни железници "БДЖ" ЕАД и няколко частни оператори, за товарни превози. Освен за управлението на

железопътните линии, ДП"НКЖИ" отговаря също така за поддържане на съпътстващата железопътна инфраструктура, като 830 железопътни прелеза; 145 тунела (с обща дължина 44 432 м), със стандартно междурелсие и 41 тунела (с обща дължина от 3 071 м) върху теснолинейни железопътни линии; 940 моста (с обща дължина от 38 842 м) със стандартно междурелсие, 23 с обща дължина от 686 м върху теснолинейни железопътни линии; около 7 600 железопътни стрелки, 1 728 км От железния път е безнаставов и 234, 953 км с релси тип UIC 60.

Първият етап от инвестиционната програма на ДП"НКЖИ", до 2015 година се фокусира в направление изток-запад коридори IV, VIII, X и между София и Бургас на Черно море, София и Драгоман (сръбска граница), както и съответно София-турската граница. Линията между Пловдив и турската граница е модернизирана в по-голяма част по предприєдинителната програма ИСПА (Пловдив-Свиленград), като връзката до границата се финансира по Оперативна програма транспорт. Започва финансиран по ОПТ за рехабилитацията на два участъка между София и Пловдив (София - Елин Пелин, и Септември - Пловдив) и между Михайлово и Бургас. Предложеният проект ще подпомага инвестирането в участъка между Оризово и Пловдив и модернизация на съоръженията на енергетиката, системи на сигнализацията и телекомуникацията, като по този начин допълва тези програми. Завършване на рехабилитацията на крайния участък между София и Пловдив (Елин Пелин - Септември) и между Оризово и Михайлово сега се планира за следващия период по ОПТ 2014-2020. В допълнение, ДП "НКЖИ" подготвя портфолио за инвестиции, които да бъдат включени в следващия ОПТ, фокусиращи се в направление север-юг; коридор IV между Видин (румънска граница), София и Кулата (гръцка граница).

Предложеният проект ще подпомага инвестирането в участъка между Оризово и Пловдив и модернизация на съоръженията на енергетиката, сигнализацията и телекомуникационните системи, и по този начин ще допълва програмите на ДП "НКЖИ". Тя ще финансира главно възстановителни дейности върху съществуващи железопътни участъци, модернизация на съществуващи тягови подстанции, и изграждане на малки строителни обекти, свързани с експлоатацията в ДП "НКЖИ". Предвид естеството на тези възстановителни дейности, в съответствие с оперативните политики на Световната банка за оценка на въздействието върху околната среда, проектът е класифициран като екологична категория "Б". Съгласно българското законодателство и директивите на ЕС, извършването на подобен вид дейности не са предмет на задължителна оценка за въздействието върху околната среда.

Като част от подготвителния етап от предложения проект, в ДП"НКЖИ" е разработен настоящия план за управление на околната среда (ПУОС), в съответствие с политика ОП / БП 4.01 на Световната банка за оценка на въздействието върху околната среда.

Проекта на ПУОС се изразява в поредица от мерки за смекчаване, мерки за наблюдение, както и институционални аспекти, които трябва да бъдат взети под внимание по време на изпълнението и експлоатацията на проекта, за елиминиране на възможните неблагоприятни екологични и социални последици, или да ги сведе до приемливо ниво. ПУОС също така определя отговорностите на различните страни, участващи в изпълнението на проекта по отношение на управлението на околната среда. Въпреки, че не се очаква съществено влияние върху околната среда във времето на изпълнение на този проект, ПУОС идентифицира редица мерки, насочени към намаляване на въздействието върху околната среда, опазване и поддържане на условия

на околната среда, главно по време на възстановителните работи. Предложеният план за екологичен мониторинг е обект на преразглеждане на неговата актуалност във връзка с обвързващите препоръчителни документи с изпълнителя (подлежи на одобрение от ДП "НКЖИ"), преди започване на дейностите. Този проект на ПУОС ще бъде обсъден на публична среща, организирана от ДП "НКЖИ" в средата на месец февруари 2010, на която различни заинтересовани страни ще бъдат поканени да участват и да коментират възможните екологични проблеми, които биха могли да се срещнат по време на изпълнението на този проект.

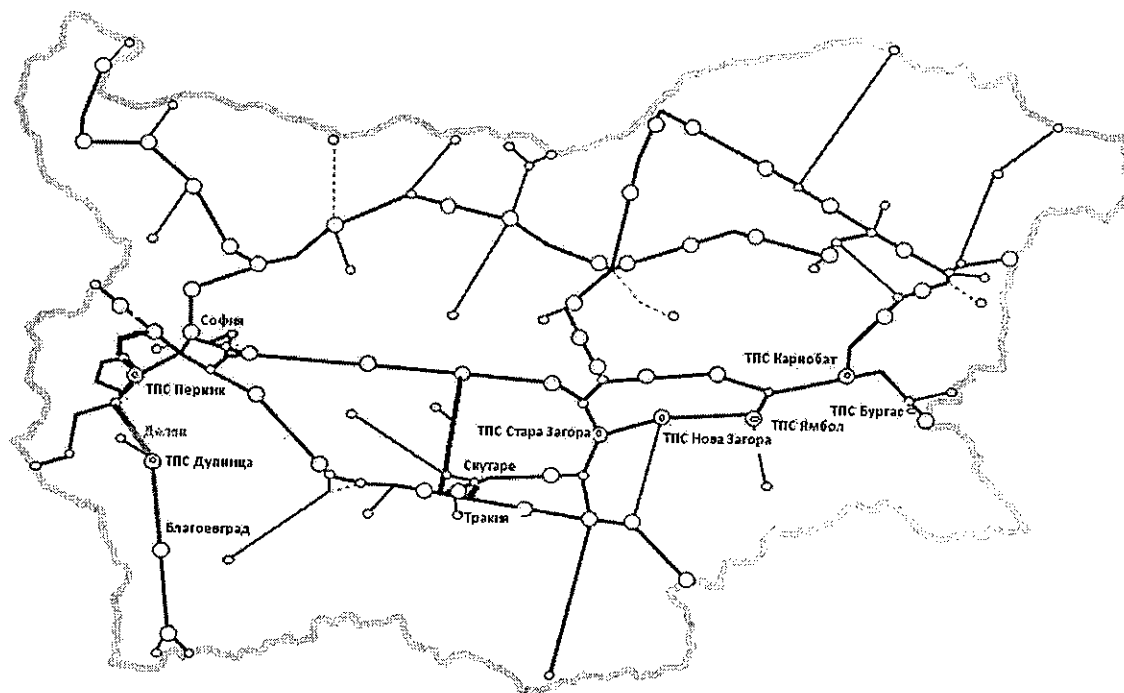
2. Описание на проекта

Предложеният проект който се очаква да бъде подкрепен от Световната банка включва три основни елемента: (1) Подобряване на състоянието на железопътната инфраструктура, (2) Подобряване на експлоатационните параметри на железопътните линии и (3) Подкрепа за изпълнението на проекта. Основните дейности, планирани да бъдат финансирани през периода 2010-2015 г. по този проект, са следните:

- i. Рехабилитация на седем тягови подстанции: пет по линията Пловдив-Бургас в Стара Загора, Нова Загора, Ямбол, Карнобат и Бургас и две по линията Радомир-Кулата в Перник и Дупница, и подмяна на прекъсвачи на високо напрежение в различни тягови подстанции.
- ii. Инсталиране на оптични кабели и оборудване за пренос по линиите Пловдив-Карлово (за затваряне на оптична връзка София-Пловдив-Карлово-София), и Радомир-Благоевград.
- iii. Изграждането на нова сграда в София за помещаване на централизирана система за регионална организация управлението на движението и енергоразпределителни системи.
- iv. Рехабилитацията на железопътния участък Пловдив-Оризово. Рехабилитацията ще обхване единия път от съществуващата двойна линия в участъка Тракия-Скуtare.
- v. Придобиването на специализирана техника за проверка и поддръжка на железния път, контактната мрежа и електрическите системи.
- vi. Технически консултантски услуги за разработване на технически проекти, провеждането на надзор на строителни работи, както и за модернизиране на поддръжката, управлението на движението и енергоразпределителни системи.

Приложената карта показва местоположението на дейностите, които ще бъдат изпълнявани в рамките на предложения за финансиране от Световната банка проект.

**Разпределение на предложените дейности за рехабилитация на
елементи от железопътната инфраструктура на ДП"НКЖИ"
по проект за финансиране от Световната банка**



Легенда:

-  Рехабилитация на железния път и съоръженията в участъка Тракия-Скуtare
-  Инсталиране на оптичен кабел по въздух в участък Делян-Дупница
-  Инсталиране на оптичен кабел под земята в у-ци Дупница-Благоевград и Пловдив-Карлово
-  Регионален център за управление движението на влаковете София
-  Рехабилитация на ТПС –Бургас, Карнобат, Ямбол, Ст.Загора, Н.Загора, Дупница и Перник

3. Правна и административна рамка по отношение на оценка на въздействието върху околната среда в Р България

Изпълнението на дейностите на този проект ще бъде в съответствие със следната законодателна рамка, практики и стандарти в България, свързани с оценка на въздействието върху околната среда и инвестиционните в проекти:

1. Закон за опазване на околната среда;
2. Закон за опазване качеството на атмосферния въздух;
3. Закон за водите;
4. Закон за управление на отпадъците;
5. Закон за биологичното разнообразие;
6. Закон за защитените територии;
7. Закон за културното наследство;
8. Закон за защита от шума в околната среда;
9. Закон за устройство на територията;
10. Закон за регулиране на водоснабдителните и канализационни услуги;
11. Закон за здравето
12. Наредба № 9 от 16.03.2001. за качеството на водата предназначена за питейно-битови цели;
13. Наредба № 5 от 08.11.2000 г. за реда и начина за създаване на мрежите и за дейността на Националната система за мониторинг на водите;
14. Наредба № 7 за оценка и управление качеството на атмосферния въздух;
15. Наредба № 2 от 22.03.2004 г. за минималните изисквания за здравословни и безопасни условия на труд при извършване на строителни и монтажни работи;
16. Наредба за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда на инвестиционни предложения за строителство, дейности и технологии;
17. Наредба № 26 за рекултивация на нарушени терени, подобряване на слабопродуктивни земи, отнемане и оползотворяване на хумусния пласт (22.03.2002);
18. Наредба № 3 за допустимите концентрации на вредни вещества почвите;
19. Регламент No.6 / 26.06.2006 относно шума в околната среда индикатори за определяне степента на дискомфорт през различните части на деня, граничните стойности на шума в околната среда, методи за оценка на нивата на шум и вредни ефекти на шума върху здравето на населението;
20. Наредба за изискванията за третиране на отработени масла и отпадъчни нефтопродукти;
21. Стандарт BS EN 50121-5:2000 за електромагнитна съвместимост на стационарните съоръжения и апарати за захранване;
22. Директива 92/43/ЕИО на Съвета за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна;
23. Наредба за изискванията за реда и начина за инвентаризация на оборудване, съдържащо полихлорирани бифенили, маркирането и почистването му, както и за третирането и транспортирането на отпадъци, съдържащи ПХБ (Обн. ДВ.бр. 24 от 21.03.2006г.);
24. Наредба за условията и реда за извършване на оценка за съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони.

4. Екологични аспекти от значение за района на проекта

(I) Рехабилитация на железопътния участък "Тракия-Скуtare".

В случай на запазване на трасето на съществуващата железопътна линия, предвидените дейности за рехабилитация на железопътната линия се очаква да окажат положително въздействие върху околната среда, включително намаляване на оперативните разходи, намаляване времето за пътуване; подобрен контрол на наводненията чрез инсталиране на нови отводнителни съоръжения и рехабилитация на съществуващите. Предложените дейности за обновяване и рехабилитация включват подобряване на характеристиките на железопътната линия по отношение на нейното състояние и профил, параметри на железопътните инженерни съоръжения като съществуващи мостове, жп прелези, както и оборудването за разпределение на енергия в железопътния участък.

Участъка се намира в област Пловдив, която е алувиално поле, образувано от река Марица и нейните притоци, в централната част на Горнотракийската низина. Районът се характеризира с преходно-континентален климат, характерен за повечето южно-централни части на Европа, със средна годишна температура 12,3 °C.

Железопътната линия пресича защитената зона от мрежата на Natura 2000, BG0000578 река Марица. Извършване на дейностите по рехабилитация на железопътната линия в участъка, ще бъде след съгласуване с РИОСВ Пловдив, в обхвата на която попада защитената зона. Има две защитени природни територии в близост до железопътната линия, Марица Първомай (BG0002081) за птиците и Градинска гора (BG0000255); техните граници са разположени на разстояние от Оризово съответно от 6,5 км и 3,9 км. Нито рехабилитацията, нито експлоатацията на железопътната инфраструктура в участъка Пловдив-Оризово се очаква да имат неблагоприятно въздействие върху тези природни резервати (виж приложената карта). Също така, не са известни културни или исторически места в обхвата на железопътния участък.

(II) Подобряване на тягови подстанции.

Предложените дейности за модернизация на седем съществуващи тягови подстанции, намиращи се в или в близост до жилищни райони и подмяна на контейнер за съответното оборудване включва рехабилитационни работи на следните обекти:

- Тягова подстанция (ТПС) Стара Загора се намира в област Стара Загора - на изток от Горнотракийската низина, заключена между Сърнена Средна гора, Светилийските хълмове, Манастирски хълмове, Сакар планина и Чирпански възвишения, със средна надморска височина от 196 метра, и намиращата се в близост река Бедечка.

Съгласно Директива 92/43/ЕИО на Съвета за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна, обекта не попада в защитена зона, по смисъла на директивата.

- ТПС Нова Загора се намира в централната част на България, в индустриалната част на град Нова Загора. Града е разположен в северната част на Горнотракийската низина.

В близост до града, по смисъла на Директива 92/43/ЕИО на Съвета за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна се намира защитената местност BG0000441 река Блатница.

- ТПС Ямбол се намира в Югоизточна България, в индустриалната част на града. Град Ямбол е разположен на брега на река Тунджа, на 77 км от Черно море и южно от магистралата София-Бургас.

Има три защитени зони в близост до град Ямбол - BG0000192 "Тунджа" 1, BG0000195 "Тунджа" 2, BG0000196 река Мочурица

- ТПС Карнобат се намира в Югоизточна България, област Бургас.

По смисъла на Директива 92/43/ЕИО на Съвета за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна в близост до района на ТПС Карнобат се намира една защитена зона: BG0000196 река Мочурица.

- ТПС Бургас се намира на около 5 км югозападно от град Бургас, в местността Долно Езерово. Град Бургас е разположен в югоизточната част на България, на брега на Черно море и в източната част на Бургаската долина, разположена на изток от Горнотракийската низина.

Има две защитени територии в региона на Бургас - BG0000270 Атанасовско езеро и BG0000273 Бургаското езеро.

- ТПС Перник се намира в индустриална зона на град Перник. Градът е разположен в Югозападна България, в Пернишката котловина, с надморска височина между 700 и 850 м, дължина 22 км и е заобиколен от планините Витоша, Голо Бърдо и Люлин.

В района на Перник в съответствие с Директива 92/43/ЕИО на Съвета за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна, има една защитена зона; BG0001375 Острица

- ТПС Дупница се намира в индустриална зона на града, който е разположен в югозападната част на България. Той се намира в област Кюстендил, в полите на Рила планина. Дупница се намира северозападно от планината Рила на около 60 км южно от София. През града преминават реките Джерман, Бистрица, Остовица (Саморанска река) и Джубрена.

В съответствие с Директива 92/43/ЕИО на Съвета за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна, има една защитена зона в района на Дупница; BG0001188 Рила буфер.

Настоящите ТПС в Стара Загора, Нова Загора, Ямбол, Карнобат, Дупница и Перник са разположени на 20-50 м от съществуващата железопътна линия.

Тези обекти са разположени върху терени, собственост на ДП "НКЖИ", по продължение на съществуващ жп коридор и не променят предназначението за използването на земята в района. Достъпът до тези обекти е лесен с кола или пеша. Намиращите се в близост терени се използват за жилищни цели, индустриални зони или от железопътните превозвачи. Съществуващата железопътна инфраструктура (в рамките на територията на тези подстанции) е оградена и с ограничен достъп. Няма данни за наличие на застрашени видове в близост до тези обекти, и не се очаква появата на видове, тъй като няма подходящи хабитати. Качеството на въздуха в близост до обектите е в нормите за градските райони.

Рехабилитацията на тяговите подстанции се изразява в подновяване на сградата на подстанцията и монтиране на контейнер (и), които да бъдат подходящи за експлоатация и разполагане на оборудване, трябва да включва складови помещения, санитарен възел, контролна зала и акумулаторни помещения. Дейностите ще включват също и ремонт на съществуващите тягови подстанции, както и инсталиране на нови електрически съоръжения.

Като алтернатива сградата на съществуващата подстанция и нейните помещения могат да бъдат използвани за същите цели, след провеждане на необходимите ремонтни дейности. Ремонтът трябва да бъде външен и вътрешен, като включва повторно боядисване, повторно покриване на поделите и ремонт на покрива, подмяна на дограмата и поставяне на нов двоен PVC стъклопакет. Също така може да бъде включен ремонт на ВиК и електрическите инсталации, монтаж на пожаро-известителни системи, ремонт на санитарен възел, акумулаторно помещение, коридори и др. Покритието на стените трябва да бъде с минерална мазилка, химически третирана, и покрита със силиконов материал. Покривът ще бъде покрит с Воалит (модифициран битум АПП с полипропилен), PVC улуци и отводнителни тръби. Тръби ще отвеждат водите до по-ниски терени.

Контейнерът(ите) трябва да отговаря на всички изисквания за обслужване на оборудването от дежурен персонал или персонала, отговорен за извършване на ремонт, както и на изискванията към самото оборудването, поставено в контейнера. Контейнерът трябва да бъде разположен върху бетонна основа, както и да има достъп до съоръженията чрез бетонни пътеки.

Капкови уловители и защитни средства трябва да бъдат предвидени за всички специални места, за предотвратяване на образуване на влага и навлизане на вода.

Полимерни улуци и полимерни тръби трябва да бъдат предвидени за отвеждане на водите.

Трансформаторите ще се намират в специална зона в съответствие с българските стандарти и информационни листове за безопасност. Ще бъдат монтирани масло-уловители за предотвратяване на разливи.

Дейностите по модернизация на тези подстанции не изискват изрязване на дървета или премахване на растителност.

Не са налични стари трансформатори, съдържащи полихлорирани бифенили (ПХБ) и други опасни материали в седемте тягови подстанции, предложени за модернизация по този проект. През 2008 г. ДП "НКЖИ" разработи и изпълни програма за извеждане от употреба на кондензаторни батерии от тяговите подстанции, съдържащи полихлорирани бифенили (ПХБ), в съответствие с Наредбата за изискванията и процедурите за инвентаризация на оборудване, съдържащо полихлорирани бифенили, маркирането и почистването му, както и за третирането и транспортирането на отпадъци, съдържащи полихлорирани бифенили, и използването на подобно оборудване е забранено.

Ще бъде разработен и попълнен списък от Изпълнителя за всяка подстанция, в съответствие с образеца, включен в приложенията, под ръководството на ДП "НКЖИ", като тези списъци трябва да са готови преди започване на дейностите по модернизация.

(III) Дейности, свързани с инсталирането на оптичен кабел в избраните железопътни участъци

Оптичен кабел ще се монтира по продължение на железопътната линия и захранен с мощност от 25 KV / 50 Hz. В участъка Делян - Дупница, **инсталацията ще бъде по въздух** на бетонни или стоманени стълбове от контактната мрежа, в съответствие с чл.96 от Наредба № 55, от 29.01.2004, на Министерството на транспорта (ДВ, бр.18 / 2004), докато в участък Перник - Радомир - Делян и Дупница -Благоевград **инсталацията ще бъде под земята**, разположени в дясната страна (в сервитута) на железния път на ДП"НКЖИ" в защитни HDPE тръби с изграждане (монтаж) на необходимите шахти и колектори. За мостове и тунели, в случай на инсталация на тяхната структура, кабелът също трябва да бъде в защитни HDPE тръби.

Инсталацията на оптичен кабел в железопътния участък Пловдив-Карлово ще бъде **под земята**, захранена с мощност от 25 KV / 50 Hz, разположени в дясната страна (в сервитута) на железния път на ДП"НКЖИ" в защитни HDPE тръби с изграждане (монтаж) на необходимите шахти и колектори, и **само в някои участъци**, като в труднодостъпни планински райони, в района на големи железопътни гари в които няма изградена канална система, мостове и тунели - върху стоманобетонни стълбове, в съответствие с чл.96 от Наредба № 55, от 29.01.2004, на Министерството на транспорта (ДВ, бр.18 / 2004).

Съществуващата жп линия Пловдив-Карлово минава в близост до защитена зона: BG 0000429 река Стряма.

Изграждането на система за цифров пренос и оптична кабелна система за съответните участъци включва реконструкция, климатизация и ремонт на помещения, предназначени за разполагане на телекомуникационната апаратура в целия участък от София за Благоевград, в участък Радомир - Кюстендил - Гюешево и Волуяк - Разменна - Перник.

(IV) Изграждане на централизиран център за управление на движението

Изграждането на сграда за централизиран център за управление на движението в София, в която да се помещава регионалното управление на движението и разпределението на енергията, ще бъде в градски район, като терена е собственост на ДП"НКЖИ". Новата сграда ще бъде построена, на място, където в момента съществуват стари сгради, използвани от ДП"НКЖИ" за поддръжка и експлоатационни дейности. Строителството ще включва разрушаване на старите сгради и строителство в същия район на новата сграда на Центъра. Строителните работи ще отговарят на изискванията на Закон за устройство на територията. Изпълнителя ще изготви списък със строителните дейности, които ще бъдат извършени, както и възможните мерки за ограничаване на въздействието върху околната среда, дейностите за извършване на мониторинг в съответно с техническите проучвания за обекта (вж. приложенията)

5. Очаквани въздействия върху околната среда

За повечето строителни и рехабилитационни работи по предложения проект, се очаква неблагоприятните въздействия върху околната среда да се проявят по време на етапа на строителство, и те могат да се изразят в емитиране на замърсители във въздуха, повърхностните води и почвите, както и промени в акустичната среда и генериране на строителни отпадъци.

По време на строителство, там ще се емитира главно прах и отработени газове от строителните и транспортни машини. По време на експлоатация, значително емисиите на замърсители на въздуха не се очакват, тъй като ще се използват електрически машини-поради електрификацията на железопътната линия.

По отношение на повърхностните води, замърсяване на водата чрез изкопаване на почвата е възможно по време на строителната дейност в случай на непредвидени разливи на нефтени продукти. В периода на експлоатация, промяната в качеството на повърхностните води се очаква да бъде минимална.

По време на строителството или възстановителни дейности, ще се осъществят временни промени в акустични характеристики на околната среда и населени места. Това ще бъде резултат от концентрацията на строителна техника и оборудване. По време на експлоатация, нивото на акустичен шум, причинен от тяговите системи, ще отговарят на съответните изисквания на българското законодателство.

Отпадъците които ще бъдат генерирани както по време на строителството, така и в периода на експлоатация ще се съхраняват и транспортират до местата, предварително определени за тази цел.

Възможни са някои промени в ландшафта, дължащи се на изкопни и земни работи в процеса на изпълнение на проекта.

Очаква се вероятните въздействия върху околната среда, основно да се проявят по време на строителството, ето защо те се разглеждат като временно въздействие върху околната среда.

6. Алтернативи по проекта

(а) В случай на действия, свързани с предложената инсталация на оптичен кабел алтернатива е да се запази или да замени старата система, базирана на използването на медни кабели. Трябва да се отбележи, че техническите и експлоатационни параметри на тези медни кабели са силно влошени, което води до чести прекъсвания на мрежата. Също така, ситуацията е допълнително усложнена от честите кражби. Нещо повече, тези медни кабели имат много ниска проводимост и не могат да бъдат използвани за изграждане на модерна телекомуникационна мрежа. Следователно, проектът предлага модернизация на тези кабели и тяхната замяна с оптична връзка и др.

(б) Капацитетът на действащата електропреносна мрежа на предложените тягови подстанции трябва да бъде увеличен, за да отговори на прогнозното търсене. Варианта "не се прави нищо" е вероятно да доведе до значителни неблагоприятни въздействия върху железопътната мрежа в дългосрочен план, което ще намали ефективността на мрежата и ще доведе до значителни забавяния, поради което този вариант не се смята за приемлив. В допълнение, не се счита да има алтернатива на предложението за увеличаване на енергоразпределението. Рехабилитацията на тези тягови подстанции е най-подходящият метод за подобряване на съществуващата мрежа за енергоразпределението.

(в) възстановителните работи, предложени за железопътния участък Пловдив-Оризovo предлагат няколко технически алтернативи, включително (I) алтернатива за проект за удвояване на участъка, и (II) "не се прави нищо" и използването на капацитета на възела Пловдив-Димитровград-Михайлово.

* Алтернатива (I): Въпреки, че тази алтернатива може да доведе до продължаване на линията София-Бургас, тя не може да бъде икономически обоснована към настоящият момент - вероятно в бъдеще, ако се увеличи обема на превозите. Удвояването ще изисква придобиване на земя, и ще има по-големи въздействия върху околната среда, отколкото при рехабилитация на съществуващите участъци.

* Алтернатива (II): Макар, че може да бъде вариант за товарните превози, то тази алтернатива не би довела до никакви ползи за пътническите превози за участъка Пловдив-Оризovo. Също така, очаквания по-висок обем превози по линията Пловдив-турската граница е възможно да не позволи пренасочване на движението към участък Пловдив-Михайлово.

(г), по отношение на строителството на нова сграда за централизиран център за управление на движението в София, в която да се помещава регионалното управление на движението и разпределението на енергията, ДП "НК ЖИ" може да продължи да използва настоящата сграда за управление на движението за район София. Съществуваща сграда обаче не е достатъчно голяма, за да е в състояние да помещава всички елементи на бъдещите нови системи. Освен това, настоящата сграда, не е собственост на ДП "НК ЖИ". Предвиденият терен за изграждане на нова сграда е собственост на ДП "НК ЖИ" и сградата също ще е собственост на Компанията.

7. Мерки за ограничаване на въздействието върху околната среда по време на строителството и в периода на експлоатацията.

За да се гарантира изпълнението на мерките за смекчаване, в договорите за извършване на строителни работи, съгласно Техническите задания по проекта ще се включат договорни клаузи за защита на околната среда, както и разработване на план за смекчаване (Приложение 2), и плана за мониторинг (Приложение 3), които също ще бъдат приложен към техническите спецификации, в съответствие с изискванията от Закон за устройство на територията и оперативните политики на Световната банка.

7.1. Качество на атмосферния въздух и прахови емисии

По време на изграждане на жп линията се очакват неорганизираните емисии, които ще бъдат основно от прах и отпадъчни газове, предизвикани от земекопните машини, движението на превозните средства по терени без настилки, товаро-разтоварни работи. Подобен род замърсяване е твърде незначително и има кратковременно влияние.

Мерките, които следва да бъдат предприети, за да се смекчи/ограничи вредното въздействие върху атмосферния въздух са: да не се използват пътна и железопътна строителна техника и релсови самоходни специализирани машини (PCCM) с неизправни двигатели с вътрешно горене; да не работят на празен ход; да не се товарят пътни превозни средства извънгабаритно с насипни материали; складовете (площадки) за временно съхранение на насипни материали и строителни отпадъци при сухо и ветровито време да се омокрят; депонирането на отпадъчни материали, които не се подлагат често на претоварване се предпазват от вятър чрез покривала; ограничаване на максималната скорост на движение.

По време на експлоатация не се очаква съществено замърсяване на качеството на атмосферния въздух, поради факта че участъка е електрифициран.

7.2. Повърхностни води

Изпълнителят трябва да спазва изискванията съгласно действащото законодателство в областта на водите относно осигуряване на необходимите разрешителни (за водоползване и заустване на отпадъчни води) и да носи административно наказателна отговорност.

Мерките, които следва да бъдат предприети, за да се смекчи/ограничи вредното въздействие върху повърхностните води са свързани с недопускането изхвърляне на изкопни земни маси, г्रेसи, масла и др. материали в съществуващите водоизточници, реки, потоци, напоителни канали и др. Да се използва изправна строителна и транспортна техника за предотвратяване замърсяването на повърхностните води с нефтопродукти. През цялото време на строителство Изпълнителят трябва да гарантира, че всички налични речни корита и дренажи във и в съседство с площадката ще се поддържат в добро състояние и в тях няма да попадат никакви отломъци и изкопни материали, възникващи при работа. Изпълнителят трябва да представи план за действие при инциденти с разливи на опасни вещества.

По време на експлоатация не се очаква съществено замърсяване на повърхностните води.

В проектите на предлаганите работи ще се включват адекватни мерки за дрениране на водата.

7.3. Управление на отпадъците

Мерките, които следва да бъдат предприети, за да се смекчи/ограничи въздействието от генерираните отпадъци са: повторна употреба или рециклиране на материалите. По правило отпадъците, които ще се генерират по време на фазата на строителство, системно ще бъдат събирани, съхранявани и предавани за депониране на съответните места в съответствие с нормативните изисквания в областта на управлението на отпадъците.

Изпълнителят трябва да разработи програма за управление на отпадъците, съгласно изискванията произтичащи от нормативната уредба по управление на отпадъците.

По време на експлоатацията се предвижда генериране основно на битови отпадъци.

7.4. Шум

Изпълнителят трябва да разработи и приеме ефективни мерки както по отношение на управлението, така и за прилаганите технологии, за минимизиране нивата на шум, особено в близост до населени места.

Мерките, които следва да бъдат предприети, за да се смекчи/ограничи въздействието от шум са организационно управленски мерки, а именно: за да се ограничи въздействието от шум в жилищните зони, строителната дейност в участъка от пътя в близост до населеното място да се извършва при добра организация основно през дневния период; техниката да не работи на празен ход; обслужващите строителството тежки автомобили да се движат по предварително определени подходни пътища и да спазват стриктно допустимата скорост на движение при преминаване на населени места; ограничаване на работните часове във времеви зони, определени от местните власти; в случай на акустични емисии в специфично направление да се използват акустични прегради (бариери), които да прекъснат линията на въздействие от източника към приемника на шум.

По време на експлоатация се предполага очаква нивото на шум да бъде в пределно допустими граници.

По време на работа, нивото на акустичен шум, причинен от тяговите системи и оборудване, ще отговарят на съответните изисквания на българското законодателство

7.5. Защитата на здравето и безопасността на труда

По отношение на работната среда, основните изисквания за безопасни условия на труд трябва да бъдат изпълнени. Изпълнителят се задължава да разработи план за здравословни и безопасни условия на труд, включително: оценка на риска на работното място; мерки и изисквания за безопасността и здравето на строителните работи, рисковите фактори, лични предпазни средства, безопасна работа инструкции, планове за предотвратяване на пожари и гасене на пожар, спешна помощ и планове за евакуация на работниците и пътниците на мястото, на координатор на сайта изпълнител

на здраве и безопасност и други изисквания, произтичащи от законодателството за защита на труда.

Всички електро-монтажни работи трябва да се извършва от квалифицирани кадри, които ще са минали обучение по здравословни и безопасни условия на труд.

Мерките за осигуряване на безопасността на работа ще се определят и извършват чрез документиране в дневници, в съответствие с определени образци.

Дейностите по системата за електрозахранване ще се извършват с използване на предпазни средства, с които ще се избегнат наранявания в резултат на електрическа енергия, електрическа дъга и продукти на горене, както и на въздействието на електромагнитни полета.

7.5.1. Електромагнитна съвместимост на системата за електрозахранване

Електромагнитно излъчване и нивото на устойчивост на системата за електрозахранване и неговото оборудване по време на операцията ще бъде в съответствие с EN 50121-5:2000 и пределно допустимите стойности, определени в този стандарт като минимални изисквания.

По време на експлоатацията ще се прилагат националното законодателство и вътрешните нормативни документи в ДП"НКЖИ", отнасящи се до осигуряване на безопасни условия на труд.

7.6. Културно наследство

Всякакъв вид археологически находки намерени по време на строителните дейности, ще бъдат третирани в съответствие с националното законодателство. В случай на неочаквано откритие на археологически находки, изпълнителят ще трябва незабавно да информира главния инженер и местните власти и да следва тяхните разпоредби.

8. Мониторинг на околната среда дейности

Планът за мониторинг на околната среда е важна съставна част от управлението на околната среда. Целите за осъществяване на мониторинг на околната среда са: проверка на прогнозираните очаквани въздействия и определяне на действителния мащаб на въздействията, както и регистрация на непредвидени въздействия.

Отговорен за изпълнението на мониторинга и неговата организация е Държавно предприятие "Национална компания Железопътна инфраструктура", която разработва план за мониторинг на околната среда, включващ мерки отнасящи се до всички потенциални въздействия, описани по-горе, които ще бъдат прилагани по време на изпълнение на проекта. Държавно предприятие "Национална компания Железопътна инфраструктура" ще наблюдават за изпълнението на Плана. Потенциалните въздействия върху околната среда и безопасността на хората лесно могат да бъдат избегнати или ограничени чрез приемането на добри инженерни практики. Изпълнителя, който ще извършва строителните работи също така ще следва

изискванията от националното законодателство в областта на устройство на територията.

Планът за мониторинг на околната среда (Приложение 2) се представя за утвърждаване от съответната регионална инспекция по околна среда (РИОСВ) и Изпълнителна Агенция по Околна Среда (ИАОС), при стартиране на строителните дейности.

Държавно предприятие "Национална компания Железопътна инфраструктура" възлага на акредитирана лаборатория да извършва съответните мониторингови изследвания по време на строителството и експлоатацията на участъка.

Резултатите от мониторинговите изследвания се обобщават от Държавно предприятие "Национална компания Железопътна инфраструктура", която изготвя годишен доклад и го представя на компетентните органи (РИОСВ и ИАОС). В случай, че са установени несъответствия с нормативните изисквания за опазване на околната среда, ДП "НКЖИ" разработва допълнителни смекчаващи мерки за непредвидени въздействия, които надхвърлят утвърдените норми.

Компетентните органи (РИОСВ и ИАОС) утвърждават резултатите от извършения мониторинг и предложените допълнителни мерки, където е приложимо.

Утвърденият мониторингов доклад се представя на висшия контролен орган - Министерство на околната среда, както и на Световната банка при поискване.

Проектните доклади представяни на Световната банка на всяко тримесечие ще съдържат глава за Мониторинг на дейностите по околна среда.

9. Институционална уредба

ДП "НКЖИ" ще изпълнява дейностите по проекта, като ще води необходимата документацията, относно всички екологични задължения и клаузи по договора. В структурата на ДП "НКЖИ" има обособено звено, което да се занимава с екологичната дейност. Компанията ще посочи длъжностно лице, което ще е отговорно за изпълнението на дейностите по опазване на околната среда и за ограничаване на въздействието от проекта, в съответствие с изискванията по ПУОС.

Изпълнителят трябва да посочи длъжностно лице - специалист - от своя страна, което да следи за екологичните аспекти в етапа на строителството.

В допълнение главния инженер по проекта ще подпомага ДП "НКЖИ" за наблюдаване на екологичните аспекти по време на изпълнението на проекта. Главния инженер ще разяснява на изпълнителите техните отговорности по договора. Главния инженер ще изпълнява определяща роля за мониторинга. Неговите отговорности ще включват: предоставяне на ДП "НКЖИ" месечен доклад за изпълнението на ПУОС до завършване на етапа на строителството, да посочва всякакви отклонения от предложените в ПУОС мерки, или предприети специфични мерки за ограничаване на въздействието върху околната среда от проекта или за мерки, които е необходимо да бъдат предприети.

В таблицата по-долу е показана институционалната организация за изпълнението на ПУОС.

Отговорности за ограничаване на въздействието и мониторинг	Поток на информацията за околната среда (докладване - от кого към кого и колко често)	Верига за взимане на решения по отношение на управление на околната среда (за предприемане на действия, за оторизиране на разходи, за спиране на работа)	
		Дейности	Отговорна институция или лице
РИОСВ	Изпълнител (длъжностно лице "специалист-еколог") към главен инженер (ежемесечно) - към длъжностно лице от ДП "НКЖИ" към РИОСВ към МОСВ.	Мониторинг за изпълнението на План за управление на околната среда	Главен инженер, определено лице (длъжностно лице "специалист-еколог"); Длъжностно лице от ДП "НКЖИ"; Регионална инспекция по околна среда и водите Министерство на околната среда и водите

Таблица 1 - Институционални отговорности за изпълнение на ПУОС

За обезпечаване на отговорността на изпълнителя по отношение на околна среда, ПУОС ще бъде включен в техническото задание към изпълнителя.

Главния инженер трябва да докладва ежемесечно за изпълнението на дейностите и прогреса по проекта, в съответствие с ПУОС.

10. Проведени консултации и обществени обсъждания.

Рехабилитацията на железопътния участък Тракия-Скуtare е в обхвата на една Регионална инспекция по околната среда и водите – РИОСВ Пловдив; и една община: Марица.

Седемте тягови подстанции са в обхвата на четири Регионални инспекции по околната среда и водите (София, Благоевград, Стара Загора и Бургас) и седем общини: Перник, Дупница, Ямбол, Бургас, Карнобат, Нова Загора и Стара Загора.

Новата сграда на регионалния център за управление движението на влаковете попада в обхвата на една Регионална инспекция по околната среда и водите – РИОСВ София, и една община: София

Съгласно изискванията на националното законодателство в областта на околната среда, когато инвестиционното предложение попада в обхвата на две или повече РИОСВ, компетентен орган за оценка на необходимостта от ОВОС, както и решението за ОВОС е Министърът на околната среда и водите. В тази връзка, компетентните органи и засегнатото население ще бъдат писмено информирани за инвестиционното предложение преди започване на дейностите.

Обществено обсъждане за обявяване на проекта, както и за възможните въздействия върху околната среда се проведе на 18 февруари 2010 г. в сградата на регионалното поделение на ДП "НКЖИ" в Пловдив. Всички заинтересовани страни бяха поканени да участват в тези дискусии включително местни власти, институция и неправителствени организации. Консултациите са за обсъждане на положителните или негативни въздействия от проекта.

За проведените обществени обсъждания е изготвен протокол. Становища в писмена форма, изпратени преди или по време на дискусията, са приложени към протокола за допълване на документация според изискванията.

План за ограничаване на въздействието

Фаза	Индикатор	Мерки за ограничаване	Разходи	Институционални отговорности за изпълнението	Институционални отговорности за наблюдение
Строителство	Строителна площадка				
	Разчистване на терена	Разчистване и разкопаване, остатъци от съществуващия път, от рязане на дървета и др., преди започване на строителните дейности, ще се извършват в съответствие с местното законодателство	виж бележката	Изпълнител	Главен инженер, РИОСВ
	а) образуване на шум, включително и вибрации	Оборудването стриктно ще отговаря на българските стандарти за шум. Превозните средства и оборудването ще бъдат оборудвани с аспухни системи, и ще бъдат проверявани периодично. Организацията на свързаните с генериране на шум дейности в близост до населени места ще се провежда като се има в предвид разпределение в периоди от деня, съгласувано с местните власти; няма да с едопуска работа на техниката на празен ход; контролоране на скоростите на движение на строителната техника;. Работниците ще бъдат оборудвани със слушалки, подходящи шумоизолиращи баристри или екрани ще бъдат осигурени при наличие на чувствителни към шум реципиенти.	виж бележката	Изпълнител	Главен инженер
	б) прах / качество на въздуха	При извършване на наземните работи, временни обходни пътища и др., ще бъде пръскано с вода, за да се предотврати образуването на прах. Превозните средства доставящи финни материали като пясък ще бъдат покрити за намаляване на разлиляването по пътя. Няма да се допуска в експлоатация неизправна строителна или самоходна техника. Няма да с едопуска работа на машините на празен ход. Ще се гарантира, че праховите емисии и вибрациите от трошачките в кариерите за дробив на материали отговарят на емисионните стандарти.	виж бележката	Изпълнител	Главен инженер
	в) почвена ерозия	Контрол на почвената ерозия/сегментация посредством прилагането на диги, фибро килимчета, наклони, отводняване и др средства.	виж бележката	Изпълнител	Главен инженер
	г) кариери, пясък и временни депа	Ще се използват само лицензирани кариери, ще се предприемат мерки за избягване на разсипване на материал по време на транспортиране, всички превозни средства ще бъдат покрити при транспортирането на материалите от кариерите	виж бележката	Изпълнител	Главен инженер
	д) замърсяване на водата и почвата от неправилно съхраняване на материали, управление и използване	Всички съществуващи водни обекти (реки, потоци, канали, включително напителни канали) ще са снабдени с водостоци за поддържане на естественото отводняване на района; ще са изградени нови дренажи или ремонтират съществуващите.	виж бележката	Изпълнител	Главен инженер
	е) предпоставки за замърсяване на водите и почвата от неправилно използване на строително оборудване	Правилно съхраняване и употреба на смазочните материали, и разтворители в защитени складове, гарантиране на правилно използване на строителното оборудване; събиране на всички отпадъци и изхвърляне на разрешените места	виж бележката	Изпълнител	Главен инженер

	ж) замърсяване на въздуха от неправилна поддръжка на оборудването	Поддържане на сторителната техника в добро състояние. Неподходящото оборудване, което генерира допълнителни емисии ще бъде забранено за използване на строителната площадка	виж бележката	Изпълнител	Главен инженер
	з) безопасност на работниците и) обекти от културното наследство	Осигуряване на инструкции за безопасност и защитно облекло, безопасна организация на временните трасета Всякакъв вид археологически находки намерени във време на строителните дейности, ще бъдат третираны в съответствие с местното законодателство, В случай на неочаквано откритие на археологически находки, изпълнителя ще трябва незабавно да информира главния инженер и местните власти и да следва тяхните разпоредби	виж бележката	Изпълнител	Главен инженер
Строителство	Условия в местата за работниците	Правилно съхраняване и употреба на смазочните материали, и разтворители в защитени складове, гарантиране на правилно използване на строителното оборудване; събиране на всички отпадъци и изхвърляне на разрешените места, контролиране на скоростите на сторителното оборудване, изолиране на зоните за измиване на камионите правозащи асфалт и цимент и друго оборудване , от водни течения, като изборът на терени ще бъде те да не се оттичат свободно във водните потоци	виж бележката	Изпълнител	Главен инженер, РИОСВ
	Бележка: Разходите ще бъдат известни при разработването на проекта, като тази таблица ще бъде коригирана в съответствие с проекта				

План за наблюдение на околната среда

Фаза	какви параметри ще бъдат наблюдавани	Къде ще се наблюдават параметрите	Как ще се наблюдават параметрите? / вид на оборудването за наблюдение	Кога ще се измерват параметрите? (честота на измерване или продължителност)	Разходи	Институционални отговорности за наблюдение
Строителство						
а) шум и вибрации	а) нива на шум (dB); оборудване	а) на и в близост на работната площадка	а) проверки и наблюдение; съгласно българското законодателство за шума	а) веднъж месечно или при оплаквания	20,42 (за проба)	а) Изпълнителя посредством агенция за наблюдение; Главен инженер; РИОСВ
б) прах/ качество на въздуха	б) замърсяване на въздуха (твърди частици, CO, NO ₂ , Pb) случаен избор за взимане на проби	б) на и в близост на работната площадка	б) проверка	б) всеки 2 месеца; внезапни проверки по време на доставка на материал или строителството	186,44 (за проба)	б) Изпълнителя посредством агенция за наблюдение; Главен инженер; РИОСВ
г) почвена ерозия	г) мътност	г) на и в близост на работната площадка	г) визуално наблюдение от главния инженер	г) строителна площадка	21,78 (за проба)	г) Изпълнител, Главен инженер
д) кариери и места за добив на материали	д) Притежаване на официално разрешение или валиден лиценз	д) кариери и места за добив на материали	д) проверка	д) преди започване на работа	виж бележката	д) Изпълнител, Главен инженер
е) Замърсяване на водите и почвите от неправилно съхраняване на материали, управление и използване	е) качество на почвите и водите (твърди утайки, масла, pH, тежки метали)	е) отток от строителните площадки, съхраняване на материали, местата за измиване на оборудването	е) проверка и наблюдение	е) по време на доставка на материали или строителство, при валежи (дъжд, сняг)	27,61 за водна проба 82,96 за почвена проба	е) Изпълнителя посредством агенция за наблюдение; Главен инженер; РИОСВ
ж) Замърсяване на водите и почвите от неправилно изхвърляне на отпадъчни материали	ж) качество на почвите и водите (твърди утайки, масла, pH)	ж) места за съхраняване	ж) проверка и наблюдение	ж) веднъж на 4 месеца по време на строителството или при оплаквания	27,61 за водна проба 82,96 за почвена проба	ж) Изпълнител, Главен инженер

к) възможности за замърсяване на почвите и водите от неправилна поддръжка на оборудването	к) качество на почвите и водите (твърди утайки, масла, гresi, горива, pH)	к) на работната площадка; места за разполагане на строителното оборудване	к) внезапна проверка	к) веднъж месечно по време на строителството или при оплаквания, или в случай на разливи	виж бележката	к) Регионален инспекция по околна среда и водите
з) замърсяване на въздуха от неправилна поддръжка на оборудването	з) изгорели газове, прах	з) на работната площадка	з) визуална проверка във време на работа	з) по време на работа	виж бележката	з) Главен инженер
и) безопасност за персонала	и) защитно оборудване, организация на движението	и) на работната площадка	и) проверка	и) внезапна проверка по време на работа	виж бележката	и) Главен инженер, Регионален инспекция по околна среда и водите
Строителство						
а) общи условия в местата живеене за работниците	а) чистота, управлени на твърдите отпадъци и условия за изхвърляне на отпадъците, дренажни средства	а) на площадката за живеене на работниците	а) внезапна проверка	а) съгласно действащото законодателство	виж бележката	Главен инженер, Регионален инспекция по околна среда и водите

Бележка: Разходите ще бъдат известни при разработването на проекта, като тази таблица ще бъде коригирана в съответствие с проекта

Контролен лист към ПУОС за строителни и рехабилитационни дейности
--

Общи насоки за използването на контролния лист към ПУОС:

За намаляване на риска за средата при извършване на дейности като рехабилитация на училища и болници, работната група на ЕСА разработи алтернатива на настоящия формат на ПУОС с цел да се предостави възможност за един по-опростен подход към подготовката на ПУОС за незначителни дейности по рехабилитация или строителството, в здравеопазването, образованието и обществените услуги. Форматът на контролния лист е разработен с цел да предостави "пример на добри практики" и е проектиран, за да бъде удобен за потребителя и в съответствие с предпазните изисквания.

Форматът на контролния лист към ПУОС цели покриване на основните мерки за намаляване на риска при изпълнението на договори за извършване на строителство с малки, локализирани въздействия. Приема се, че този формат включва основните елементи на План за управление на околната среда (ПУОС) или Рамка за управление на околната среда (РУОС) в съответствие с изискванията по ОП 4.01 на Световната банка за екологична оценка. Целта на този контролен лист е, да може да се прилага като насоки към изпълнителите на малки строителни дейности и представлява неразделна част от тръжните документи за изпълнители на малки строителни работи по проекти, финансирани от банката.

Контролният лист има три раздела:

- Част 1 включва описателна част, която характеризира проекта и уточнява институционалните и законодателни аспекти, техническото съдържание на проекта, потенциалната необходимост от програма за изграждане на капацитет и описание на процеса на обществено обсъждане. Този раздел може да бъде в рамките на две страници. При необходимост могат да бъдат добавени приложения за предоставяне на допълнителна информация.
- Част 2 включва контролен лист по отношение на условията на околната среда и проучване на общественото мнение, където дейностите и потенциалните проблеми за околната среда могат да бъдат проверени в прост формат с отговори *Да / Не*. В случай, че дадена дейност / тема е отбелязана с отговор "да", е необходимо да бъде попълнен съответният раздел в таблицата по-долу, който съдържа ясно формулирани мерки за управление и намаляване на риска.
- Част 3 представлява план за мониторинг на дейностите по време на строителство и изпълнение на проекта. Тази част запазва същия формат, необходим за проектни предложения, за които е необходим ПУОС, съгласно изискванията на банката за проекти, Категория Б. Целта на този контролен лист е Част 2 и Част 3 да бъдат включени в тръжната документация за изпълнители, остойностени по време на тръжната процедура и наблюдавани за тяхното надлежно изпълнение по време на изпълнение на дейностите.

СЪДЪРЖАНИЕ

- А) Обща информация за проекта и обекта**
- Б) Информация за предпазните мерки**
- С) Мерки за ограничаване на въздействието**
- Г) План за извършване на мониторинг**

ЧАСТ 1: ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ПРОЕКТА И ОБЕКТА

ИНСТИТУЦИОНАЛНА И АДМИНИСТРАТИВНА				
Държава				
Име на проекта				
Обхват на проекта и дейността				
Институционални договорености (Име и контакти)	СБ (Ръководител на проекта)	Ръководител на проекта	Местен партньор и/или получател	
Договаряне на условия за изпълнение на дейностите (Име и контакти)	Надзор на предпазните мерки	Местен надзор	Местен инспекторат по надзор	Изпълнител
ОПИСАНИЕ НА ОБЕКТА				
Наименование на обекта				
Опишете местоположението на обекта			Приложение 1: Карта на обекта [] Да [] Не	
Кой притежава земята?				
Описание на географските, биоложките, геоложки, хидроложки и социално-икономически характеристики				
Местоположение и разстояние на източниците на материали, и по-специално за агрегати, вода, скални материали?				
ЗАКОНОДАТЕЛСТВО				
Опишете националните/ местни ограничения, които се прилагат за дейностите по проекта				
ОБЩЕСТВЕНИ ОБСЪЖДАНЯ				
Опишете кога/къде са проведени обществените обсъждания				

ИЗГРАЖДАНЕ НА ИНСТИТУЦИОНАЛЕН КАПАЦИТЕТ

Ще има ли
изграждане на
институционален
капацитет?

☐ Не или ☐ Да, ако отговорът е Да, Приложение 2 обхваща програма за
изграждане на институционален капацитет

ЧАСТ 2: ИНФОРМАЦИЯ ЗА ПРЕДПАЗНИТЕ МЕРКИ

ПРОУЧВАНЕ НА ЕКОЛОГИЧНИТЕ/СОЦИАЛНИ АСПЕКТИ			
Предвидените действия на обекта включват ли някои от следните работи??	Дейност	Статус	Предприети действия
	A. Рехабилитация на сгради	☐ Да ☐ Не	Виж раздел A по-долу
	B. Минимално ново строителство	☐ Да ☐ Не	Виж раздел A по-долу
	C. Индивидуална система за пречистване на отпадъчните води	☐ Да ☐ Не	Виж раздел B по-долу
	D. Исторически сгради и местности	☐ Да ☐ Не	Виж раздел C по-долу
	E. Заемане на нови територии ¹	☐ Да ☐ Не	Виж раздел D по-долу
	F. Опасни и токсични материали ²	☐ Да ☐ Не	Виж раздел E по-долу
	G. Въздействие върху гори и/или защитени зони	☐ Да ☐ Не	Виж раздел F по-долу
	H. Управление на медицински отпадъци	☐ Да ☐ Не	Виж раздел G по-долу
	I. Безопасност на движението и пешеходците	☐ Да ☐ Не	Виж раздел H по-долу

¹ Отчуждаването на земя включва преместването на хора, промяна на препитанието, посегателство върху частната собственост, когато земята е закупена/прехвърлена и оказва влияние на хората живеещи и/или заселници и/или управляващи някакъв бизнес (павилиони), върху земята която се придобива.

² Токсичните/опасни материали включват, но не се ограничават само в азбест, токсични бои, вредни разтворители, отстраняване на олово от бои и др.

ЧАСТ 3: МЕРКИ ЗА ОГРАНИЧАВАНЕ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

ДЕЙНОСТ	ПАРАМЕТЪР	СПИСК НА МЕРКИТЕ ЗА ОГРАНИЧАВАНЕ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО
0. Общи условия	Информирани и безопасност за работниците	(a) Местните инспекции по околна среда и строителство и общности са информирани за предстоящите дейности (b) Обществеността е информирана по подобаващ начин в местните и/или на обществено достъпни места (включително и на обекта на строителните работи) (c) Придобити са всички изисквания се от закона разрешения за строителство/рехабилитация (d) Изпълнителят официално е съгласен всички дейности да бъдат провеждани по безопасен и дисциплиниран начин за намаляване на въздействието върху намиращите се в близост населени места и околната среда. (e) Безопасността на работниците ще е в съответствие с международните добри практики (винаги с каски, при необходимост маски и предпазни очила, колани и ботуши) (f) Подходящи табели на обекта ще информират работниците за правилата и разпоредбите, които трябва да следват.
А. Основни дейности по рехабилитация/строителство	Качество на въздуха	(a) По време на вътрешни работи по разрушаване в сгради ще се използват улеи за отломки над първия етаж
		(b) Отломките от разрушаване ще се съхраняват в контролирани зони и ще бъдат пръскани с вода за намаляване на праха от отломките
		(c) По време на пробиване с пневматични машини/разрушаване на стени отделянето на прах ще бъде възпрепятствано чрез пръскане или инсталиране на прахови екрани в близост до обекта
		(d) Обкръжаващата среда (пътеки, пътища) ще бъдат поддържани чисти от отломки за намаляване на емисиите на прах
		(e) Няма да има открито изгаряне на строителни и други отпадъци на обекта
		(f) Няма да се допуска излишен престой на място на строителната техника на обекта
	Шум	(a) Шумът от извършването на строителните работи ще бъде ограничен в рамките на позволените в разрешението часове
		(b) При експлоатация, капацитет на двигателите на генератори, компресори за състен въздух и друго механично оборудване ще бъдат затворени, като оборудването ще бъде разположено на възможно най-отдалечено разстояние от населени места.
	Качество на водите	(a) На обекта ще бъдат разработени подходящи мерки за контрол на ерозията и седиментацията, като напр. бали сено и огради, за предотвратяване движение на седиментите извън обекта и предизвикване на допълнителна мътност на намиращите се в близост потоци и реки.
		(a) Ще бъдат определени пътища и места за събиране на всички основни видове отпадъци, очаквани да бъдат генерирани от дейностите по разрушаване и строителство.
	Управление на отпадъците	(b) Минералните строителни отпадъци и отпадъците от разрушаване ще бъдат разделени от основните органични, течни и химически отпадъци, ще се събират отделно и съхраняват в подходящи съдове.
		(c) Строителните отпадъци ще се събират и депонират от лица, притежаващи съответното разрешително
В. Индивидуални системи за третиране на отпадъчни води	Качество на водите	(d) Отчетите за депонираните отпадъци ще се пазят като доказателство за правилното им управление.
		(e) Където е възможно, изпълнителя ще използва повторно и рециклира материали (с изключение на азбест)
		(a) Подходът за третиране на отпадъчните води от сградите на обекта (инсталиране или реконструкция) трябва да са одобрени от местните власти.
		(b) Преди да бъдат отделени отпадъчните води от индивидуалните системи трябва да бъдат подложени на третиране с цел да отговорят на минималните изисквания произтичащи от националното законодателство за качество на отпадъчните води.

		(c) Ще бъде проведен мониторинг на новите системи за отпадъчни води (предци/след). (d) Строителната техника и машините ще бъдат измивани на определени места, където отичащите се води няма да предизвикат замърсяване на естествените повърхностни водни обекти.
С. Исторически сгради	Културно наследство	(a) Ако сградата е историческа, в близост до подобна ограда или се намира в исторически район трябва а бъдат известени и да се бъде получено одобрение/разрешение от съответните местни власти и всички строителни дейности да бъдат планирани и извършени в съответствие с местното законодателство. (b) Доставка трябва да се извършва по такъв начин, че всякакви открития по време на изкопни или строителни работи са отбелязани и регистрирани, известени са отговорните лица и извършването на дейностите е забавено или променено заради находките.

ДЕЙНОСТ	ПАРАМЕТЪР	СПИСЪК НА МЕРКИТЕ ЗА ОГРАНИЧАВАНЕ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО
D. Заемане на нови територии	План/рамка за заемане (отчуждаване) на територия	(a) Ако отчуждаването на земи не е очаквано, но е необходимо, или ако не се очаква загуба на достъп от легални или нелегални ползватели на земята, но е възможно да възникне, Ръководителя на екипа от страна на Банката ще бъде незабавно информиран. (b) Ще се изпълни одобреният план/рамка за отчуждаване на земи (ако е необходим по проект)
E. Токсични материали	Управление на азбестови отпадъци	(a) Ако на обекта бъде намерен азбест, то той ясно ще бъде маркиран като опасен материал. (b) В случай че е възможно, азбестът ще бъде събран в подходящ съд и запечатан за намаляване на експозицията. (c) Преди отстраняване (ако е необходимо) азбестът ще бъде третиран с овлажняващ агент за намаляване на азбестов прах (d) Азбестът ще се съхранява и депонира от опитни и обучени професионалисти. (e) В случай на временно съхраняване на азбест, отпадъците трябва да се съхраняват в затворени и подходящо маркирани контейнери. Ще бъдат предприети мерки срещу неоторизирано преместване от обекта. (f) Преместеният азбест няма да бъде използван повторно
F. Засегнати гори, влажни зони и/или защитени зони	Управление на токсични/опасни отпадъци	(a) Временното съхраняване на обекта на всички видове опасни или токсични отпадъци ще се извършва в контейнери, гарантиращи безопасното им съхраняване, обозначени с табели с детайлна информация за състава, свойствата и работа с тях. (b) Контейнерите за съхраняване на опасни отпадъци ще са разположени в защитен срещу течове съд, за предотвратяване на течове и разливи (c) Отпадъците ще се превозват от лицензирани превозвачи и депонирани в лицензирани депа. (d) Няма да се използват бои, съдържащи токсични съставки или разтворители или бои на оловна основа
	Защита	(a) Всички разпознати хабитати, влажни зони и защитени зони в непосредствена близост на дейностите няма да бъдат увреждани или използвани, целият персонал ще бъде строго инструктиран за забрана на лов, събиране на фураж или дърводобив или други дейности, водещи до увреждане на средата. (b) Ще бъде проведено проучване и инвентаризация на големите дървесни видове в близост до извършваните строителни дейности, големите дървета ще бъдат маркирани, и обградени с ограда, коренната им система ще бъде защитена и избягвано всякакво увреждане на дърветата. (c) Съседните влажни зони и потоци ще бъдат защитени от оток от строителната площадка с подходящ контрол на седиментацията и ерозията, който да не бъде ограничен до бали със сено и огради за улавяне на тиня. (d) Няма да се използват нелицензирани кариери за добив на скална маса или депа за отпадъци в съседните зони, особено в защитени зони.
G. Депониране на медицински отпадъци	Инфраструктура за управление на медицински отпадъци	(a) В съответствие с националното законодателство изпълнителят ще гарантира, че новопостроените/реhabilitирани здравни центрове притежават необходимата инфраструктура за дейности с медицински отпадъци и тяхното депониране; това включва, като не се ограничава само до това:

		▪ Специални средства за разделно събиране на медицинските отпадъци (включително замърсени инструменти и човешки тъкани и течности) от другите видове отпадъци; и ▪ На лице са подходящи средства за съхраняване на медицинските отпадъци; и ▪ Ако дейностите включват третиране, са предприети мерки за подходящо депониране
Н Безопасност на движението и пешеходците	Директни и неdirekтни опасности за общественят транспорт и пешеходците от строителните дейности	(b) В съответствие с националното законодателство изпълнителят ще гарантира, че строителната площадка е правилно обезопасена и движението на строителната механизация е регулирано. Това включва, но не се ограничава само до това: ▪ Означения, предупредителни знаци, бариери и отклоняване на движението: ще се гарантира видимост на строителната площадка и обществеността ще бъде предупредявана за потенциалните заплахи. ▪ Система за управление на движението и обучение на персонала, главно за достъп до площадката и движение на тежкотоварни машини в близост до нея. Осигуряване на безопасни пътечки за преминаване на пешеходци в случаите, в които строителството възпрепятства преминаването. ▪ Съгласуване на графика за извършване на дейностите с местните модели на движение, като например избягване на транспортни дейности в пиковите часове или при преместване на добитък ▪ Активна система за управление на движението включваща обучен и снабден със съответното сигнално облекло персонал на строителната площадка, в случаите в които е необходимо за осигуряване на защита на безопасно и удобно преминаване на гражданите. ▪ Осигуряване на безопасен и непрекъснат достъп до административни сгради, магазини и жилищни сгради по време на извършване на дейности по обновяване, в случай че сградите останат отворени за достъп на обществеността.

ЧАСТ 4: ПЛАН ЗА ИЗВЪРШВАНЕ НА МОНИТОРИНГ

Фаза	Какво (Ще се наблюдава ли параметърът?)	Къде (Ще се наблюдава ли параметърът?)	Как (Ще се наблюдава ли параметърът?)	Кога (Да се определи честотата / или продължителността?)	Защо (Ще се наблюдава ли параметърът?)	Разходи (ако не са включени в бюджета за проекта)	Кой (Е отговорен за извършване на наблюдение?)
По време на подготовка							
По време на изпълнение							
По време на наблюдение							



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
ДП НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ
„ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

бул. „Мария Луиза“ №110, София 1233
тел.: (+359 2) 932 6001
факс: (+359 2) 932 6444

www.rail-infra.bg
office@rail-infra.bg

УВЕДОМЛЕНИЕ
ЗА ИНВЕСТИЦИОННО НАМЕРЕНИЕ

УВАЖАЕМИ ДАМИ И ГОСПОДА,

Уведомяваме Ви, че ДП „Национална компания железопътна инфраструктура“, със седалище гр. София, бул. „Кн. Мария-Луиза“ № 110, в съответствие с чл. 95. (1) от Закон за опазване на околната среда, изм. и доп. ДВ бр. 30 от 11.04.2006 г. и чл. 4, (2) от Наредба за условията и реда за извършване на ОВОС, изм. и доп. ДВ бр. 3 от 10.01.2006г., предвижда реализацията на инвестиционно намерение „Подновяване и рехабилитация на жп линията Тракия - Скуtare“. Жп участъкът е разположен на територията на общините Пловдив и Марица.

Предмет на инвестиционното предложение „Подновяване и рехабилитация на железопътния участък Тракия - Скуtare“, е :

- изготвяне на Технически проект и технически спецификации за оптимизация на параметрите на железния път в план и профил, но без да се създава необходимост от отчуждения на имоти/части от имоти и рехабилитация на железния път в участъка Тракия- Скуtare, както и в гарите (където са включени);
- Изготвяне на предложения за най-ефективни и ефикасни технически и икономически варианти за рехабилитация на съоръженията на енергетиката в участъка Тракия- Скуtare.
- Оптимизиране на жп трасето включващо следните дейности: подновяване на железния път; рехабилитация на приемните здания на гарите и спирки; възстановяване на съоръженията (мостове и водостоци); рехабилитация на съоръженията на енергетиката.

Изпълнението на обект „Подновяване и рехабилитация на железопътния участък Тракия-Скуtare“, има за цел постигане на :

- Висока сигурност на влаковото движение и осигуряване на условия за безопасна експлоатационна работа;
- Достигане на проектна скорост на движение на влаковете – 100 км/ч до 120 км/ч;
- Намаляване на времепътуването;
- Подобряване параметрите на железния път в геометрично отношение и като конструкция;
- Понижаване на разходите за текущо поддържане на железния път и съоръженията;
- Осигуряване на по-добър комфорт и сигурност на пътуване.

Инвестиционното предложение във фаза проектиране ще се реализира в един етап, с приблизителен срок за изпълнение от 9 месеца. Изпълнението на строителните мероприятия ще се планират въз основа на изготвения технически проект от Проектанта.

Железопътния участък Тракия - Скуtare пресича област Пловдив. Трасето е разположено на територията на общините Пловдив и Марица и кметство Скуtare. Жп линията Тракия-Скуtare е собственост на ДП „Национална компания Железопътна инфраструктура“. Всички дейности по оптимизация на параметрите на железния път в план и профил, както и рехабилитацията на съоръженията на енергетиката ще се извършват без необходимост от отчуждения на имоти или части от имоти, т.е. в съществуващия сервитут на жп линията.

За реализацията на инвестиционното предложение няма да е необходима допълнителна площ, която подлежи на промяна на предназначение и отчуждаване. Не се засягат земеделски земи.

Съществуващото трасе на VIII-ма железопътната линия Пловдив – Бургас в участъка Тракия-Скуtare, на територията на град Пловдив, пресича с жп мост река Марица, която е обособена като Защитена зона „Река Марица“, с идентификационен код BG0000578, включена в мрежата „Натура 2000“.

По време на експлоатацията на обекта на инвестиционното предложение не се предвижда използване на природни ресурси. По време на строителството се предвижда използването на трошен камък за баластовата призма при подновяването. Всички останали строителните материали ще се доставят като стоков продукт от пазара.

По време на строителството се очаква образуването на следните видове отпадъци:

Строителните работи в сервитута на трасето на жп участъка Тракия-Скуtare при рехабилитацията са източник на **строителни отпадъци** както следва:

- отпадъци от строителство и разрушаване (пресевки, включително почва, изкопана от замърсени места) – група 17;
- метални отпадъци, образувани при изграждане на подобектите по трасето – група 16;
- отпадъци от електрически кабели – група 17;
- компоненти, не упоменати другаде (гумени подложки) – група 16 01;
- отпадъци от електрическо и електронно оборудване (изолатори) – код 16 02 16.
- По време на строителството не се предвижда да се отделят **опасни отпадъци**.

Персоналът, работещ на временните строителни площадки ще генерира **смесени битови отпадъци** – код 20 03 01.

За генерираните отпадъци при рехабилитацията ще бъде създаден вътрешен ред за тяхното събиране, съхранение и транспортиране. Посочените дейности ще се извършват в съответствие с нормативните документи по опазване на околната среда. Отпадъците ще се събират и съхраняват на *площадки за временно съхранение на отпадъци* на определени за целта места.

Необходимо е да се упражнява строг контрол по отношение спазване изискванията на Закона за управление на отпадъците, Наредбите към него и другите нормативни документи, касаещи дейностите с отпадъци.

На 18.02.2010 год. в сградата на ЖП Секция Пловдив на адрес: гр. Пловдив, бул. „Македония“ № 2, от 11.00 часа ДП „НК Железопътна инфраструктура“ организира провеждането на обществено обсъждане на инвестиционното намерение „Подновяване и рехабилитация на жп участъка Тракия – Скуtare“.

Писмени становища и мнения се приемат на адрес:

ДП „НКЖИ“, гр. София 1233, бул. „Кн. Мария Луиза“ №110

Лице за контакт: Мирослава Благоева, тел.: 02/ 932 3863,

e-mail: m.blagoeva@rail-infra.bg

ОДОБРЯВАМ,

МИЛЧО ЛАМБРЕВ,

Генерален директор на ДП „НКЖИ“



ПРОТОКОЛ

ОТ

ОБЩЕСТВЕНО ОБСЪЖДАНЕ ЗА ПРОЕКТ „ПОДНОВЯВАНЕ И РЕХАБИЛИТАЦИЯ ЗА ЖП УЧАСТЪК ТРАКИЯ- СКУТАРЕ“

Днес, 18 февруари 2010 г. от 11.00 часа в заседателната зала на ЖП секция Пловдив се проведе обществено обсъждане за проект „Подновяване и рехабилитация на жп участък Тракия-Скуtare“, в състав:

1. **Весела Михалкова** – ръководител направление на инспекция „Екология“ на Държавно предприятие „НКЖИ“
2. **Мирослава Благоева** – ръководител сектор „Екология“ в дирекция СРИП на Държавно предприятие „НКЖИ“
3. **Васил Томов** – главен специалист в направление инспекция „Екология“ на Държавно предприятие „НКЖИ“
4. **Виолета Василева** – главен специалист „Международни програми и проекти“ в дирекция СРИП на Държавно предприятие „НКЖИ“
5. **Богомил Танев** – старши координатор в дирекция СРИП на Държавно предприятие „НКЖИ“

На общественото обсъждане присъстваха и представители на месно ниво:

1. **Йордан Арапов** – директор на ЖПС Пловдив
2. **Стойна Бонова** – ръководител сектор в ЖПС Пловдив
3. **Саво Миленков** – инженер инвеститор в ЖПС Пловдив
4. **Костадин Пеев** – ръководител отдел ЕИ в ЖПС Пловдив
5. **Богдан Проданов** – главен инженер „Инвестиции“ в ЖПС Пловдив
6. **Мария Андреева** – специалист АТП, ДУИИП Пловдив
7. **Марияна Стефанова** – представител на Енергосекция Пловдив
8. **Атанас Папаризов** – консултант МТ

Присъстващи наблюдатели на общественото обсъждане:

1. Тома Янакиев – консултант, Световна банка

Срещата беше водена от Мирослава Благоева и се проведе при следния дневен ред:

1. Представяне на проект „Подновяване и рехабилитация на жп участък Тракия-Скуtare“;
2. Представяне на План за управление на околната среда на Проекта за рехабилитация на железопътната инфраструктура
3. Дискусия

Г-жа Мирослава Благоева, откри срещата и запозна присъстващите с Проекта за рехабилитация на железопътната инфраструктура, предложен за финансиране по програма на Световната банка за 2010-2012 г. Предложението включва три основни елемента:

- (1) Подобряване на състоянието на железопътната инфраструктура,
- (2) Подобряване на експлоатационните параметри на железопътните линии и
- (3) Подкрепа за изпълнението на проекта.

Основните дейности, планирани да бъдат финансирани през периода 2010-2015 г. по този проект, са следните:

- Рехабилитация на седем тягови подстанции: шест по линията Пловдив-Бургас в Стара Загора, Нова Загора, Ямбол, Карнобат и Бургас и две по линията Радомир-Кулата в Перник и Дупница
- Инсталиране на оптични кабели и оборудване за пренос по линиите Пловдив-Карлово (за затваряне на оптична връзка София-Пловдив-Карлово-София), и Радомир-Благоевград.
- Изграждането на нова сграда в София за помещаване на централизирана система за регионална организация управлението на движението и енергоразпределителни системи.
- Рехабилитацията на железопътния участък Пловдив-Оризovo в участъка Тракия-Скуtare.
- Придобиването на специализирана техника за проверка и поддръжка на железния път, контактната мрежа и електрическите системи.
- Технически консултантски услуги за разработване на технически проекти, провеждането на надзор на строителни работи, както и за модернизиране на поддръжката, управлението на движението и енергоразпределителни системи.

Обект на настоящото обществено обсъждане, съгласно изискванията на Световната банка е подновяването и рехабилитацията в жп участъка Тракия-Скуtare. В тази връзка чрез писмени уведомления и обяви са поканени да вземат участие както представителите на общините Пловдив и Марица, така и засегнатата общественост. Предложените дейности по проекта включват подобряване на характеристиките на железопътната линия по отношение на нейното състояние и профил, параметри на железопътните инженерни съоръжения като съществуващи мостове, жп прелези, както и оборудването за разпределение на енергия в железопътния участък.

Г-жа Весела Михалкова, представи План за управление на околната среда на Проекта за рехабилитация на железопътната инфраструктура, разработен съгласно изискванията на Световната банка. Въз основа на заложените дейности по проектите са идентифицирани възможните отрицателни въздействия върху околната среда и са разработени мерки за тяхното ограничаване. Плана предвижда извършване на Мониторинг на околната среда, където са разписани институционалните отговорности за изпълнение на ПУОС – видове измервания, периодичност, отговорни лица и институции. Част от ПУОС са и обществените обсъждания на проектите.

Настоящият ПУОС е обществено достъпен на сайта на ДП „НКЖИ” на адрес: www.rail-infra.bg.

Обсъждане:

Г-н Йордан Арапов: „Какви точно дейности се залагат в Тракия-Скуtare? Обхваща ли се Оризово-Михайлово и ще запази ли трасето? Какъв ще е типа на релсите?”

Г-жа Стойна Бонова: „Ще се извършва ли ремонт на гарите?”

Г-н Костадин Пеев: „В архивите на ЖПС Пловдив се съхраняват инженерно-геоложки проучвания от 1984 г. за жп участъка Тракия-Скуtare. При необходимост могат да се предоставят на бъдещия изпълнител.”

Отг. /г-жа Мирослава Благоева/: „Предстои одобрение от Управителния съвет на ДП „НКЖИ”. В съответствие с взетите решения, ще се разпишат дейностите и конкретните технически параметри, включително на типа на релсите (съгласно UIC стандартите). Техническото задание ще Ви бъде предоставено.

Инвестиционното намерение предвижда подмяна на жп път, подмяна на съоръженията на енергетиката, почистване и възстановяване на изкуствените съоръжения (мостове, водостоци) до първоначалното им състояние, както и ремонт на приемните здания. Няма да се извършват отчуждения.

При осигуряване на финансови средства ще се пристъпи към удвояване жп участъка Оризово-Михайлово.

Г-жа Мирослава Благоева благодари на присъстващите за участието в срещата, за проявения интерес и направените предложения.

Приложения: Присъствен лист за обществено обсъждане на проект „Подновяване и рехабилитация на жп участъка Тракия-Скуtare” /18.02.2010 г./

Протоколчик:


.....
/Виолета Василева /