

Информацията по Приложение № 1, част Б на Наредбата за ОС

1. Информация за контакт с Възложителя:

1. ДП „Национална компания Железопътна инфраструктура” - БУЛСТАТ 130823243
2. Пълен пощенски адрес: бул. „Кн. Мария Луиза” № 110, гр. София, 1233
3. Телефон, факс и адрес по електронна поща: тел. 02/ 932 60 02, факс 02/ 932 6444
4. Лице за контакти: инж. Мирослава Благоева – тел: 02/ 932 3863,

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

2. Обща информация за предложеното инвестиционно предложение.

Резюме на предложението.

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

Настоящото инвестиционно предложение обхваща 2,116 км от железопътното трасе Пловдив – Бургас, част от 8-ма главна железопътна линия от националната железопътна мрежа на Република България. Инвестиционното намерение ще бъде реализирано в участъка от км 190+590 до км 192+706, попадащ в междугарието Ямбол-Завой.

По своя характер инвестиционното предложение представлява изграждане на ново трасе на жп линията, включващо и ново пресичане на река Тунджа със стоманобетонов мост. С реализацията на проекта ще се постигне повишаване на скоростта до 160 км/ч, като се изпълнят техническите показатели на обект „Рехабилитация на железопътната инфраструктура по отсечки от жп линията Пловдив – Бургас”.

Към настоящият момент трасето в участъка от км 190+590 в междугарието Ямбол-Завой до км 192+706 в междугарието Завой-Зимница представлява еднопътна, електрифицирана жп линия. Преди влизането на линията в гара Завой железният път е в крива с радиус 400м, което не позволява скорост на движение по-голяма от 80 км/ч. Линията през по-голямата си дължина е в насип и пресича река Тунджа при км 191+601, където е изграден стоманен мост с дължина 41 м. Трасето е в изключително лошо техническо състояние, което е довело до намаляване на скоростта. Мостът над река Тунджа е един от най-старите стоманени мостове в Република България, който в голяма степен е изчерпал своя ресурс на носимоспособност.

Чрез извършването на дейности по рехабилитация на съществуващото трасе не биха могли да се достигнат техническите параметри на пътя, които да позволят скорост на движение на влаковете до 160 км/ч. Това налага разработването на

варианти за ново трасе в този участък. При разработването на два варианта на новото трасе е заложено кривите да бъдат с минимален радиус от 1200 м и да бъде изграден нов мост над река Тунджа с нова съвременна конструкция, която да позволява скорост на преминаване до 160 км/ч.

При реализирането на новото трасе се предвиждат още и следните съоръжения:

- един едноотворен мост с отвор от 10 м – на км 191+125;
- два броя водостоци с отвор 4 м, разположени на км 190+267 и на км 190+745;
- един проход за дребни животни, който се изисква съгласно условията на Решение № 27-ПР/2009 год. и съгласно протокол от 06.03.2012 год. Проходът е разположен на км 191+350.

Инвестиционното предложение има за цел:

1. Подобри, модернизира и оптимизира железопътната инфраструктура по жп линията Пловдив – Бургас, което от своя страна ще спомогне за подобряване на транспортно-комуникационната обстановка в региона и връзката с други видове транспорт.
2. Привлече нови железопътни оператори, които да се конкурират за жп трасета в предлагането на услуги.
3. Спре негативната тенденция в обемите на трафика по направлението София-Пловдив-пристанище Бургас и обратно и да спомогне за тяхното нарастване.

С реализирането на инвестиционното предложение ще се мултиплицира ефектът от проекти, свързани с него, каквито са:

- „Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъци от жп линията Пловдив – Бургас“;
- „Модернизация на жп линията София-Пловдив“;
- „Развитие на жп възел Бургас“.

Подробна информация за разгледани алтернативи.

При разработването на идейния проект са разгледани два варианта на трасе за новата жп линия в участъка. Разположението на разгледаните алтернативи е предопределено от началната и крайната точка на трасето и връзката му с другите участъци на жп линията Пловдив – Бургас. От особено значение е и местоположението на пресичането на река Тунджа, като е търсено най-благоприятното място за изграждане на техническото съоръжения.

Двата основни варианта на трасето са означени с различен цвят:

- Червен вариант – 1 с начало на мост на км 191+392 и край на моста на км 191+522 и дължина 130 м;
- Син вариант – 2 с начало на мост на км 191+417 и край на моста на км 191+521 и дължина 104 м.

При червеният вариант на трасето от км 190+200 до входната стрелка на гара Завой, която е на км 191+674, се предвижда изграждане на нов железен път. В този участък е разположен и новопроектираният мост на река Тунджа. Надлъжният профил на пътя в тази част се определя от изградения пътен надлез на автомагистрала „Тракия“ и гара Завой. От км 191+674 до км 192+531 е разположена гара Завой. Тук новото трасе съвпада с трасето на съществуващата жп линия.

При синият вариант от км 190+200 до км 191+847 жп линията е по ново трасе. Тук също надлъжният профил на пътя се определя от изградения пътен надлез на автомагистрала „Тракия“ и гара Завой. От км 191+847 до км 192+700 трасето се движи по следата на съществуващата жп линия.

Върху определяне на трасето на новата жп линия, и при двата варианта, влияние е оказал избора на най-подходящото място за изграждане на новият мост на река Тунджа, съчетан с възможността за осигуряване на скорост на движение на влаковете от 160 км/ч и влизане в гара Завой по съществуващото трасе на жп линията.

Речното корито на река Тунджа в района на пресичането с жп линията е ограничено с диги. Оразмерителното водно количество за определяне отвора на моста при обезпеченост 1% е $Q=282 \text{ m}^3/\text{сек}$. Косотата на пресичането е под 70° . Предвидено е и място за преминаването на селскостопански пътища от двете страни на реката.

Съоръжението е проектирано като пет отворен мост с осови разстояния между опорите 22,5+26,0+26,0+26+0,22,5 и обща дължина 123,0 м.

Устоите представляват ригел, обединяващ 2 бр. изливни пилоти „Беното” $\phi 1200$ мм и дължина 24 м – по 2 бр. за всеки устой.

Върхната конструкция представлява стоманобетонова плоча с височина от 140см, олекотена с кръгли кухини от оставащ кофраж. Плочата е кораво свързана със стените на стълбовете, като в зоната на подпиране е монолитна с увеличена височина 175 см.

Върху върхната конструкция се изпълнява бетон за наклон, хидроизолация и предпазен бетон. Предвидени са чугунени отводнителни $\phi 150$ мм – по 4 бр. на отвор с удължителна отводнителна стоманена тръба $\phi 180$ мм.

Вариантите за избор на ново трасе на жп линията Пловдив – Бургас в участъка от км 190+590 (междугарие Ямбол – Завой) до км 192+706 (междугарие Завой – Зимница) са разгледани от Експертен технически съвет на ДП „НКЖИ”. Становището на ЕТС при ДП „НКЖИ” е, че като технически характеристики и възможности за по-ефективно поддържане по време на експлоатация е препоръчително да бъде изпълнен червеният вариант.

а. Местоположение на площадката, включително необходима площ за временни дейности по време на строителство.

Предмет на настоящето инвестиционно предложение е трасето на жп линията от км 190+590 (междугарие Ямбол – Завой) до км 192+706(междугарие Завой – Зимница).

По административно разположение, инвестиционното предложение е на територията на област Ямбол, община Ямбол. За него ще бъдат разработени парцеларни планове на територията, необходима за реализацията му. В тях подробно ще бъдат дадени поземлените имоти, техните граници, собственост, начин на трайно ползване и категория на земята.

Реализацията на инвестиционното предложение не изисква допълнителни площи за временни дейности по време на строителството.

Всички временни площадки и лагери за работниците, ако са необходими за дейностите по време на строителството ще бъдат разположени в границите на сервитута в съществуващата полоса и на територията на съществуващи железопътни гари в участъка, където за тази цел има достатъчно площи и изградени мощности, собственост на ДП „НКЖИ”.

Предварителен регистър на засегнатите имоти и предварителни данни за размера на необходимите площи за отчуждаване в m^2

Имот №	Собственост	Площ за отчуждаване
191	Горско стопанство	2376

192		1195
158		10833
154		885
155		4305
17		3242
161(160)		1226
106		871
14		3492
	Общо:	28427
110	Местообитания	229
109		145
87		232
88		201
	Общо:	801
84	Държавни частни имоти МЗ	967
105		363
103		266
	Общо:	1596
5	Държавни имоти	1184
138		295
107		2908
	Общо:	4386
108	Частен имот	631
101		1983
82		17
	Общо:	2614
	ВСИЧКО:	37830

Размерът на засегнатите имоти и площи е по предварителни данни. При стартиране на процедурата по отчуждаване, ще бъдат изготвени подробни устройствени планове за територията като ще се спазват изискванията на Закона за държавната собственост и Закона за устройство на територията.

6. Срок за реализация и етапи на изпълнение на инвестиционното предложение.

Етапите на изпълнение на инвестиционното предложение са, както следва:

1. Проектиране:

- Технически проект се разработва във всички изброени в заданието части, съгласно изискванията на Наредба №4 за обхвата и съдържанието на инвестиционните проекти и заданието за проектиране.
- Съгласуване и одобряване на технически проект.

2. Строителство:

- Изпълнение на дейностите по строителството на новото трасе в обхвата на инвестиционното предложение.
- Провеждане на процедура по издаване на разрешение за ползване на обекта.

Преминаването във всяка следваща фаза на изпълнение ще става след приемане на предходната от Експертния съвет на възложителя и одобряващите органи.

Инвестиционното предложение се финансира чрез механизмите на Оперативна програма „Транспорт“, като в настоящия програмен период е предвидено да завърши първия етап от неговата реализация - проектирането на отсечката и преминаване на съгласувателните процедури с цел издаване на разрешение за строеж. Вторият етап от реализацията, който ще обхваща извършването на самите строителни дейности, планирани да стартират в периода 2014-2015 год.

г. Цел и предмет на инвестиционното предложение – производство, жилищно, пътни и др. строителство.

Инвестиционното предложение се характеризира като строеж на ново трасе на жп линията от км 190+590 (междугарие Ямбол – Завой) до км 192+706(междугарие Завой – Зимница), включващо ново пресичане на река Тунджа със стоманобетонен мост.

С реализирането на проекта ще се постигне висока сигурност на влаковото движение и осигуряване на условия за безопасна експлоатационна работа. С повишаването на скоростта на движение ще се намали времепътуването. Изпълнението на обект „Изграждане на ново трасе на жп линията от км 190+590 (междугарие Ямбол – Завой) до км 192+706(междугарие Завой – Зимница) за скорост 160км/ч” има за цел също така постигане на:

- Подобряване параметрите на железния път в геометрично отношение и като конструкция;

- Понижаване на нивата на шум вследствие изграждането на нов безнаставов железен път тип 60E1;

- Понижаване на разходите за текущо поддържане на железния път и съоръженията;

- Осигоряване на по – добър комфорт и сигурност за пътуване.

Проектът е изпълняван по ОП „Транспорт” , като допринася за интегрирането на националната железопътна мрежа в тази на Европейския съюз.

д. Необходимост от нова инфраструктура – пътища, електроснабдяване, ВиК.

С реализирането на инвестиционното предложение не се създава нова схема на съществуващата пътна инфраструктура и не се налага изграждането на нова такава. Доставката на необходимите материали за строителството на новото трасе ще се извършва по съществуващата пътна инфраструктура. Временните пътища, които ще се използват по време на строителството, не са допълнителни за съществуващата пътна мрежа. По време на строителството, ще се използват съществуващите асфалтови пътища, но основната работа ще бъде извършвана в границите на сервитута на проекта. Не се предвиждат за отчуждение трасета за временни пътища.

Не се предвижда изграждане на нова и/или промяна на съществуващата електропреносна и ВиК мрежа в обхвата на инвестиционното предложение.

е. Природни ресурси, предвидени за използване по време на строителството и експлоатацията, предвидено водовземане за питейни нужди, промишлени и други нужди.

По време на строителството на обекта на инвестиционното намерение основният природен ресурс, който ще се използва е земята, върху която ще бъде разположено новото трасе. При извършването на подготвителните работи,

повърхностният хумусен пласт с дебелина 0.50 м ще се из земе, извози и депонира на определено от Общинските служби място и ще бъде съхраняван и използван съгласно изискванията на Наредба 26. Част от него се предвижда да бъде използвана при рекултивацията на старото трасе.

Друг природен ресурс, който ще се използва е баласт за баластовото легло с цел осигуряване устойчивостта и носимоспособността на железния път за определените осови натоварвания и максимално допустими стойности;

Ще бъде положен пласт от дрениращ материал с дебелина 1.0м, който ще служи да предпази останалата част от насипа от капилярно покачване на водата.

По време на изпълнението на горното строене ще се използва пясък, както за подлагане под бетоновите отводнителни канавки (пластът пясък ще е 0,05м)., така и за подравняването по ниво на съществуващата тротоарна настилка с подложка от пясък от 6 см.

За горното строене на железния път, като стоков продукт от пазара ще се доставят необходимите стоманобетонери траверси и релси.

Друг природен ресурс, който ще се използва е водата, необходима за питейно-битови нужди на персонала както по време на строителните работи, така и след това при експлоатацията на жп гара Завой.

По време на строителството и след това по време на експлоатацията ще се използва и ел. енергия.

Всички необходими материали и суровини ще бъдат доставяни като стоков продукт от пазара.

За реализацията на инвестиционното предложение не се предвижда водовземане от повърхностни или подземни води, необходимите количества вода ще се набавят чрез обществено водоснабдяване.

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

3. Орган, отговорен за одобряването на инвестиционното предложение.

Инвестиционното предложение представлява инвестиционен идеен проект, който подлежи на съгласуване и одобряване, съгласно изискванията на Закона за устройство на територията, като крайният административен акт е издаване на Разрешение за строеж от Министъра на регионалното развитие или Областния управител на област Ямбол.

Информацията по Приложение № 2 на Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда

I. Информация за контакт с Възложителя:

1. ДП „Национална компания Железопътна инфраструктура” - БУЛСТАТ 130823243
2. Пълен пощенски адрес: бул. „Кн. Мария Луиза” № 110, гр. София, 1233
3. Телефон, факс и адрес по електронна поща: тел. 02/ 932 60 02, факс 02/ 932 6444
4. Лице за контакти: инж. Мирослава Благоева – тел: 02/ 932 3863,

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

II. Характеристика на инвестиционното предложение.

1. Резюме на предложението.

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

Настоящото инвестиционно предложение обхваща 2,116 км от железопътното трасе Пловдив – Бургас, част от 8-ма главна железопътна линия от националната железопътна мрежа на Република България. Инвестиционното намерение ще бъде реализирано в участъка от км 190+590 до км 192+706, попадащ в междугарието Ямбол-Завой.

По своя характер инвестиционното предложение представлява изграждане на ново трасе на жп линията, включващо и ново пресичане на река Тунджа със стоманобетонен мост. С реализацията на проекта ще се постигне повишаване на скоростта до 160 км/ч, като се изпълнят техническите показатели на обект „Рехабилитация на железопътната инфраструктура по отсечки от жп линията Пловдив – Бургас”.

Към настоящият момент трасето в участъка от км 190+590 в междугарието Ямбол-Завой до км 192+706 в междугарието Завой-Зимница представлява еднопътна, електрифицирана жп линия. Преди влизането на линията в гара Завой железният път е в крива с радиус 400м, което не позволява скорост на движение по-голяма от 80 км/ч. Линията през по-голямата си дължина е в насип и пресича река Тунджа при км 191+601, където е изграден стоманен мост с дължина 41 м. Трасето е в изключително лошо техническо състояние, което е довело до намаляване на скоростта. Мостът над

река Тунджа е един от най-старите стоманени мостове в Република България, който в голяма степен е изчерпал своя ресурс на носимоспособност.

Чрез извършването на дейности по рехабилитация на съществуващото трасе не биха могли да се достигнат техническите параметри на пътя, които да позволят скорост на движение на влаковете до 160 км/ч. Това налага разработването на варианти за ново трасе в този участък. При разработването на два варианта на новото трасе е заложено кривите да бъдат с минимален радиус от 1200 м и да бъде изграден нов мост над река Тунджа с нова съвременна конструкция, която да позволява скорост на преминаване до 160 км/ч.

При реализирането на новото трасе се предвиждат още и следните съоръжения:

- един едноотворен мост с отвор от 10 м – на км 191+125;
- два броя водостоци с отвор 4 м, разположени на км 190+267 и на км 190+745;
- един проход за дребни животни, който се изисква съгласно условията на Решение № 27-ПР/2009 год. и съгласно протокол от 06.03.2012 год. Проходът е разположен на км 191+350.

Инвестиционното предложение има за цел:

1. Подобри, модернизира и оптимизира железопътната инфраструктура по жп линията Пловдив – Бургас, което от своя страна ще спомогне за подобряване на транспортно-комуникационната обстановка в региона и връзката с други видове транспорт.
2. Привлече нови железопътни оператори, които да се конкурират за жп трасета в предлагането на услуги.
3. Спре негативната тенденция в обемите на трафика по направлението София-Пловдив-пристанище Бургас и обратно и да спомогне за тяхното нарастване.

С реализирането на инвестиционното предложение ще се мултиплицира ефектът от проекти, свързани с него, каквито са:

- „Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъци от жп линията Пловдив – Бургас”;
- „Модернизация на жп линията София-Пловдив”;
- „Развитие на жп възел Бургас”.

2. Доказване на необходимостта от инвестиционното предложение.

Разширяването на Европейския съюз създава нови възможности и предпоставки за развитие на пазара на железопътните транспортни услуги.

За да управлява модерна и надеждна железопътна мрежа, която да отговаря на изискванията за транспорт и да съответства на Директивите на ЕС, България е приела дългосрочна програма за модернизиране и рехабилитация на железопътните линии с финансовата помощ на Европейската комисия и Световната банка.

Необходимо е железопътният транспорт да постига все по-високи показатели за ефективност, съчетани с безопасност и сигурност. Постигането на тази цел изисква железопътната инфраструктура да бъде в състояние да изпълнява постоянно нарастващите изисквания към транспортната услуга – времетраене на превоза, надеждност и качества на транспортните услуги в отговор на специфичните потребности на клиентите.

Реализацията на настоящото инвестиционно предложение се обуславя от реализацията на основния проект „Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъци от жп линията Пловдив – Бургас”. Изграждането на ново трасе в участъка от км 190+590 (междугарие Ямбол – Завой) до км 192+706(междугарие Завой –

Зимница), се обуславя от извършените теренни проучвания на състоянието на жп линията и съществуващият мост над река Тунджа. При тях е установено, че параметрите на съществуващата жп линия в този участък не могат да покрият техническите изисквания за скорост на движение на влаковете от 160 км/ч.

При реализацията на инвестиционното предложение ще се изградят съоръжения за двупътна жп линия (стоманобетонени мостове на км 191+125 и на км 191+457) и скорост 160 км/ч. Предвижда се обаче да бъде изградена единична жп линия, като при възникване на експлоатационна необходимост (увеличаване на пътническия поток, товарите и др.) ще бъде извършено удвояване.

3. Връзка с други съществуващи и одобрени с устройствен или друг план дейности.

Инвестиционно предложение „Изграждане на ново трасе на жп линията от км 190+590 (междугарие Ямбол – Завой) до км 192+706 (междугарие Завой – Зимница) за скорост 160 км/ч” е част от реализацията на проект „Рехабилитация на железопътната инфраструктура по отсечки от жп линията Пловдив – Бургас”, който е финансиран чрез механизмите на ОП „Транспорт 2007-2013”. За основния проект има издадено Решение № 27-ПР/2009 год. за преценяване необходимостта от извършване на оценка на въздействието върху околната среда, с което МОСВ се произнася, че не е необходимо да се извършва ОВОС и ОС.

4. Подробна информация за разгледани алтернативи.

При разработването на идейния проект са разгледани два варианта на трасе за новата жп линия в участъка. Разположението на разгледаните алтернативи е предопределено от началната и крайната точка на трасето и връзката му с другите участъци на жп линията Пловдив – Бургас. От особено значение е и местоположението на пресичането на река Тунджа, като е търсено най-благоприятното място за изграждане на техническото съоръжение.

Двата основни варианта на трасето са означени с различен цвят:

- Червен вариант – 1 с начало на мост на км 191+392 и край на моста на км 191+522 и дължина 130 м;
- Син вариант – 2 с начало на мост на км 191+417 и край на моста на км 191+521 и дължина 104 м.

При червеният вариант на трасето от км 190+200 до входната стрелка на гара Завой, която е на км 191+674, се предвижда изграждане на нов железен път. В този участък е разположен и новопроектираният мост на река Тунджа. Надлъжният профил на пътя в тази част се определя от изградения пътен надлез на автомагистрала „Тракия” и гара Завой. От км 191+674 до км 192+531 е разположена гара Завой. Тук новото трасе съвпада с трасето на съществуващата жп линия.

При синият вариант от км 190+200 до км 191+847 жп линията е по ново трасе. Тук също надлъжният профил на пътя се определя от изградения пътен надлез на автомагистрала „Тракия” и гара Завой. От км 191+847 до км 192+700 трасето се движи по следата на съществуващата жп линия.

Върху определяне на трасето на новата жп линия, и при двата варианта, влияние е оказал избора на най-подходящото място за изграждане на новият мост на река Тунджа, съчетан с възможността за осигуряване на скорост на движение на влаковете от 160 км/ч и влизане в гара Завой по съществуващото трасе на жп линията.

Речното корито на река Тунджа в района на пресичането с жп линията е ограничено с диги. Оразмерителното водно количество за определяне отвора на моста при обезпеченост 1% е $Q=282 \text{ m}^3/\text{сек}$. Косотата на пресичането е под 70° . Предвидено е и място за преминаването на селскостопански пътища от двете страни на реката.

Съоръжението е проектирано като пет отворен мост с осови разстояния между опорите 22,5+26,0+26,0+26+0,22,5 и обща дължина 123,0 м.

Устоите представляват ригел, обединяващ 2 бр. изливни пилоти „Беното” $\phi 1200$ мм и дължина 24 м – по 2 бр. за всеки устой.

Върхната конструкция представлява стоманобетонова плоча с височина от 140см, олекотена с кръгли кухини от оставащ кофраж. Плочата е кораво свързана със стените на стълбовете, като в зоната на подпиране е монолитна с увеличена височина 175 см.

Върху върхната конструкция се изпълнява бетон за наклон, хидроизолация и предпазен бетон. Предвидени са чугунени отводнителни $\phi 150$ мм – по 4 бр. на отвор с удължителна отводнителна стоманена тръба $\phi 180$ мм.

Вариантите за избор на ново трасе на жп линията Пловдив – Бургас в участъка от км 190+590 (междугарие Ямбол – Завой) до км 192+706 (междугарие Завой – Зимница) са разгледани от Експертен технически съвет на ДП „НКЖИ”. Становището на ЕТС при ДП „НКЖИ” е, че като технически характеристики и възможности за по-ефективно поддържане по време на експлоатация е препоръчително да бъде изпълнен червеният вариант.

5. Местоположение на площадката, включително необходима площ за временни дейности по време на строителство.

Предмет на настоящето инвестиционно предложение е трасето на жп линията от км 190+590 (междугарие Ямбол – Завой) до км 192+706 (междугарие Завой – Зимница).

По административно разположение, инвестиционното предложение е на територията на област Ямбол, община Ямбол. За него е бъдат разработени парцеларни планове на територията, необходима за реализацията му. В тях подробно ще бъдат дадени поземлените имоти, техните граници, собственост, начин на трайно ползване и категория на земята.

Реализацията на инвестиционното предложение не изисква допълнителни площи за временни дейности по време на строителството.

Всички временни площадки и лагери за работниците, ако са необходими за дейностите по време на строителството ще бъдат разположени в границите на сервитута в съществуващата полоса и на територията на съществуващи железопътни гари в участъка, където за тази цел има достатъчно площи и изградени мощности, собственост на ДП „НКЖИ”.

Предварителен регистър на засегнатите имоти и предварителни данни за размера на необходимите площи за отчуждаване в m^2

Имот №	Собственост	Площ за отчуждаване
191	Горско стопанство	2376
192		1195
158		10833
154		885
155		4305

17		3242
161(160)		1226
106		871
14		3492
	Общо:	28427
110	Местообитания	229
109		145
87		232
88		201
	Общо:	801
84	Държавни частни имоти МЗ	967
105		363
103		266
	Общо:	1596
5	Държавни имоти	1184
138		295
107		2908
	Общо:	4386
108	Частен имот	631
101		1983
82		17
	Общо:	2614
	ВСИЧКО:	37830

Размерът на засегнатите имоти и площи е по предварителни данни. При стартиране на процедурата по отчуждаване, ще бъдат изготвени подробни устройствени планове за територията като ще се спазват изискванията на Закона за държавната собственост и Закона за устройство на територията.

6.Описание на основните процеси (по проспектни данни), капацитет.

Основните видове дейности, които се включват в изпълнението на инвестиционното предложение са свързани с изграждането на земното легло, горното строене на железния път и изграждане на мостовата конструкция и са както следва:

1. Подготвителни работи:

- Изгребване на хумусния пласт и депонирането му на предварително определени за целта места до последващото му използване при охумусяване на откосите и при рекултивация на терени;
- Изкопни работи, като земните маси ще се депонират на предварително определени за целта места, и ще бъдат използвани при направата на насипи;

2. Земни работи – необходими за оформяне на земната основа на жп линията. Тук се включват насипни работи, уплътняване на земното платно, поставяне на противозамръзващ пласт и при необходимост поставяне на геомрежи за заздравяване на земното платно.

3. Бетонни работи – те са свързани с направата на съоръженията на долното строене на железния път като направа на водостоци и перони в гара Завой.
4. Железопътни работи – Те са свързани с монтажа на новия железен път, като се включват дейности по полагане на траверсите и релсите чрез специализирани (железопътни) хидравлични машини, след което ще се извърши наместване на пътя по ос и ниво и баластиране с хопер-дозаторни вагони.
5. Работи по мостовата конструкция – изграждане на основите на конструкцията, носещи елементи (колони), направа на монолитна плоча с облекчаващи отвори.
6. Дейности по контактна мрежа – включват монтиране на стълбове на контактната мрежа и окабеляване.
7. Строителни работи – те са свързани с ремонта на приемното здания на гара Завой.

В обхвата на инвестиционното предложение попада и демонтаж старата жп линия, освобождаване на старото трасе и извършване на рекултивация. Старият мост над река Тунджа също ще бъде демонтиран, а бреговете на реката възстановени в съответствие с околния ландшафт. За дейностите по рекултивация на старото трасе ще бъде изготвен и изпълнен отделен проект за рекултивация.

7. Схема на нова или промяна на съществуваща пътна инфраструктура.

С реализирането на инвестиционното предложение не се създава нова схема на съществуващата пътна инфраструктура и не се налага изграждането на нова такава. Доставка на необходимите материали за строителството на новото трасе ще се извършва по съществуващата пътна инфраструктура. Временните пътища, които ще се използват по време на строителството, не са допълнителни за съществуващата пътна мрежа. По време на строителството, ще се използват съществуващите асфалтови пътища, но основната работа ще бъде извършвана в границите на сервитута на проекта. Не се предвиждат за отчуждение трасета за временни пътища.

8. Програма за дейности, включително за строителството, експлоатация и фазите на закриване, възстановяване и последващо използване.

Етапите на изпълнение на инвестиционното предложение са, както следва:

1. Проектиране:
 - Технически проект се разработва във всички изброени в заданието части, съгласно изискванията на Наредба №4 за обхвата и съдържанието на инвестиционните проекти и заданието за проектиране.
 - Съгласуване и одобряване на технически проект.
2. Строителство:
 - Изпълнение на дейностите по строителството на новото трасе в обхвата на инвестиционното предложение.
 - Провеждане на процедура по издаване на разрешение за ползване на обекта.

Преминаването във всяка следваща фаза на изпълнение ще става след приемане на предходната от Експертния съвет на възложителя и одобряващите органи.

9. Предлагани методи за строителство.

Всички дейности, свързани със строителството се представят в проект за организация и изпълнение на строителството (ПОИС) от фирмата изпълнител, след съгласуване на проектната документация на работния проект с компетентните органи и издаването на разрешение за строеж. Поради това предлаганите методи за строителство са предмет на ПОИС на фирмата изпълнител и към момента не може да се прецизират, дори като количества.

В Заданието за проектиране и строителство на обекта ще бъде поставено изискване изпълнителят да изготви проект за организация за изпълнението на строителството, в т.ч. план за безопасност и здраве, който да се съгласува с възложителя. Планът трябва да съдържа и решения за временни преустройства за функциониране на гарите по време на строителството, придружени с количествени сметки. Проектът трябва да предвижда поетапно изпълнение на строително-монтажните ремонтни работи.

10. Природни ресурси, предвидени за използване по време на строителството и експлоатацията.

По време на строителството на обекта на инвестиционното намерение основният природен ресурс, който ще се използва е земята, върху която ще бъде разположено новото трасе. При извършването на подготвителните работи, повърхностният хумусен пласт с дебелина 0.50 м ще се из земе, извози и депонира на определено от Общинските служби място и ще бъде съхраняван и използван съгласно изискванията на Наредба 26. Част от него се предвижда да бъде използвана при рекултивацията на старото трасе.

Друг природен ресурс, който ще се използва е баласт за баластовото легло с цел осигуряване устойчивостта и носимоспособността на железния път за определените осови натоварвания и максимално допустими стойности;

Ще бъде положен пласт от дренаращ материал с дебелина 1.0м, който ще служи да предпази останалата част от насипа от капилярно покачване на водата.

По време на изпълнението на горното строене ще се използва пясък, както за подлагане под бетоновите отводнителни канавки (пластът пясък ще е 0,05м), така и за подравняването по ниво на съществуващата тротоарна настилка с подложка от пясък от 6 см.

За горното строене на железния път, като стоков продукт от пазара ще се доставят необходимите стоманобетонери траверси и релси.

Друг природен ресурс, който ще се използва е водата, необходима за питейно-битови нужди на персонала както по време на строителните работи, така и след това при експлоатацията на жп гара Завой.

По време на строителството и след това по време на експлоатацията ще се използва и ел. енергия.

Всички необходими материали и суровини ще бъдат доставяни като стоков продукт от пазара.

За реализацията на инвестиционното предложение не се предвижда водовземане от повърхностни или подземни води, необходимите количества вода ще се набавят чрез обществено водоснабдяване.

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

11. Отпадъци, които се очаква да се генерират – видове, количества и начин на третиране.

При реализацията на инвестиционното предложение се очаква генерирането на различни по вид отпадъци, като строителни, битови и др. При установяване на налични демонтирани материали, годни за повторна употреба, то те ще бъдат предадени на Възложителя за повторна употреба. Същите се предвижда да се съхраняват в бази, определени от Възложителя.

При необходимост, обособяването на депа за хумус, земни маси и строителни материали ще се извършва извън териториите на защитените зони или в близост до тях.

По време на строителството на ИП

11.1. Твърди битови отпадъци.

Твърди битови отпадъци ще се образуват на:

- постоянни площадки – офиси и механизация на изпълнителя на ИП.
- временни строителни площадки по трасено на ИП

Твърдите битови отпадъци ще се образуват в рамките на работното време на площадките от жизнената дейност на персонала, почистване на работните места и площадки. Техният вид, код, наименование и произход е даден в Таблица 1.

Таблица 1: Твърди битови отпадъци

№	Вид на отпадъка		Произход
	Код	Наименование	
1	2	3	4
1	20 03 01	Смесени битови отпадъци	Площадки при основните офиси на изпълнителя
2	20 03 03	Отпадъци от почистване на улици	
3	20 03 01	Смесени битови отпадъци	Временни площадки

11.2. Строителни отпадъци

Строителните отпадъци са основни при реализацията на инвестиционното предложение. Тяхното образуване е свързано с подготовката на строителната площадка за строителство на ж.п. линията и съоръженията и ремонт на съществуващата ж.п. гара Завой. Строителни отпадъци ще се образуват и при демонтажа та съществуващото трасе на жп линията в този участък и при разрушаване на съществуващи водоотводни съоръжения. Техният вид, код, наименование и произход е даден в Таблица 2.

Таблица 2: Отпадъци от строителство и събаряне

№	Вид на отпадъка		Произход
	Код	Наименование	
1	2	3	4
1	17 09 04	Смесени отпадъци от строителство и събаряне, различни от упоменатите в 170901, 170902 и 170903	Разчистване на строителната полоса, при необходимост.
2	17 09 04	Смесени отпадъци от строителство и	Реконструкция на ж.п. гара,

		събаряне, различни от упоменатите в 170901, 170902 и 170903	ново строителство на водостоци, проходи за животни и др. съоръжения
3	17 01 01	Бетон (траверси от железен път - отделят се при демонтаж на старата ж.п. линия, реконструкция на ж.п гара и съоръжения)	Демонтаж на съществуващ железен път

11.3. Отпадъци, притежаващи опасни свойства

Отпадъци, притежаващи опасни свойства може да се образуват само в специализираните ремонтни бази, където ще се обслужва и ремонтира строителната механизация на Изпълнителя на инвестиционното предложение. Не се предвижда такава база да бъде изградена на територията на инвестиционното предложение.

11.4. Излезли от употреба автомобилни гуми

Излезли от употреба автомобилни гуми ще се генерират също само в рамките на специализираните ремонтни бази за обслужване и ремонт на строителната механизация на Изпълнителя на ИП.

11.5. Начини и съоръжения за третиране или безопасно съхраняване на битови и строителни отпадъци.

○ Битови отпадъци.

Начините и съоръженията за събиране на битовите отпадъци, посочени в Таблица1, зависят от системата, възприета в региона или от оператора, с който Изпълнителят на ИП ще сключи договор за събиране и транспортиране до депо за битови отпадъци. Приложими са две системи - за смесено или за разделно събиране. И в двата случая операторът предоставя съдове за събиране на битови отпадъци, съвместими с неговата транспортна техника. Операторът по договора носи отговорност за схемата, честотата на събиране и транспортиране на битовите отпадъци до местата за депониране по първата схема или до местата за оползотворяване по втората схема.

○ Строителни отпадъци.

ДП НКЖИ, след провеждане на процедура по реда на Закона за обществените поръчки, ще сключен договор за изграждане на инвестиционно предложение „Изграждане на ново трасе на жп линията от км 190+590 (междугарие Ямбол – Завой) до км 192+706(междугарие Завой – Зимница) за скорост 160км/ч”. При сключване на договора фирмата ще разработи и съгласувала с РИОСВ Стара Загора План за управление на отпадъците в съответствие с рапордбите на ЗУО.

При издаване на разрешение за строеж за инвестиционното предложение, строителните отпадъци ще се третират в съответствие с този план. Строителни отпадъци ще се депонират само на предварително одобрени за целта места и ще се оползотворяват съгласно изискванията на Наредбата за управление на строителните отпадъци и за влагане на рециклирани строителни материали.

11.6. Описание на специализираните инсталации за третиране, както и на терените, подходящи за третиране на отпадъци, притежаващи опасни свойства

Предаването и приемането на опасните отпадъци, както и всички дейности по транспортиране, подготовка преди оползотворяване и/или обезвреждане, и материално оползотворяване ще се извършват само въз основа на писмен договор с лица, притежаващи разрешение, комплексно разрешително или регистрационен документ по чл. 35 за съответната дейност и отпадъци със съответния код съгласно *Наредбата по чл. 3 за класификация на отпадъците*. Това е съгласно изричното изискване на чл. 8, ал. (1) от ЗУО.

В случай на възникване на отпадъци, притежаващи опасни свойства, генерирани при изграждане на ИП ще се предават с договор за транспортиране, оползотворяване и/или обезвреждане на лица, притежаващи разрешение по чл. 35 от ЗУО. Те ще носят отговорност за транспортните средства, технологията, инсталациите и терените.

По време на експлоатацията на ИП

По време на експлоатацията на инвестиционното предложение преобладаващи са отпадъците с битов характер, образувани в района на гара Завой. Дейностите по управление на отпадъците в този случай ще са в съответствие с политиката за управление на отпадъците на ДП „НКЖИ”.

12. Информация за разгледаните мерки за намаляване на отрицателните въздействия върху околната среда.

По време на реализацията на инвестиционното предложение ще има както положителни, така и някои отрицателни ефекти. Те се обуславят от местоположението, размера, продължителността на строителния процес, условията на ползване и др. Източниците и характера на влияние върху околната среда, начина на проявление и дълготрайността на влияние предопределят нормативните мерки за контрол и мерките за отстраняване на влиянията. Най-общо мерките за ограничаване на отрицателните въздействия върху околната среда са:

12.1. Замърсяване на въздуха:

Потенциалните източници на замърсяване на въздуха са тежките машини, използвани при извършване на изкопни работи на обекта и механизацията, използвана за транспортиране на материали, строителни отпадъци и/или земни маси. Те ще доведат до запрашаване на въздуха на и около обекта.

За намаляване емисиите, предизвикващи влошаване на качеството на атмосферния въздух, могат да бъдат препоръчани следните мерки:

- а) редовни инспекции на механизацията и оборудването на строителната площадка;
- б) овлажняване и/или пръскане на пътните настилки с вода за ограничаване на вдигането на прах;
- в) покриване на всички материали, които могат да доведат до запрашаване при транспортирането им;
- г) почистване на работните площадки.

12.2. Замърсяване на водите

Евентуални отрицателни въздействия могат да се очакват върху повърхностните водни обекти. В процеса на работа водите могат да бъдат замърсени от масла, грес и

други индустриални химически вещества. Също така насипа на жп линията може да бъде подложен на ерозия – резултата от силни дъждове, паднали по време на изкопни или попълващи работи. За предотвратяване на отрицателните въздействия се предвиждат следните мерки:

а) обслужването на механизацията да става само в определените за целта места, които ще бъдат определени от Изпълнителя;

б) да се провеждат постоянни наблюдения на строителната площадка за възникване на евентуално замърсяване на повърхностните води;

в) за премостването на река Тунджа, ще се подготвят необходимите документи за искане за издаване на разрешение за ползване на повърхностен воден обект, съгласно чл. 46 от Закона за водите. Условието в Разрешителното ще бъдат стриктно спазвани от Изпълнителя.

12.3. Шум

Завишени шумови нива може да се очакват само на строителната площадка, в резултат на работата на строителната механизация и извършването на различните строително-монтажни работи. По време на експлоатация на инвестиционното предложение не се очаква превишаване на шумовите нива в урбанизираните територии. В близост до трасето на новата жп линия не са регистрирани обекти подлежащи на защита. Най-близко разположените жилищни сгради отстоят на повече от 800 м. от приемното здание на гара Завой (Приложение 3 - Снимка на местоположението на гара Завой). За предотвратяване на неблагоприятни условия се предвиждат следните мерки:

а) ограничаване на работните часове във времевите зони, определени от местните власти;

б) лични предпазни средства на работниците за защита от шум;

в) поддържане на техническата изправност на строителната механизация, с цел ограничаване на вредните шумови емисии;

12.4. Мерки за контрол на обработваемата земя и почви. План за рекултивация.

Нарушаването на почвите и обработваема земя ще бъде ограничено само в границите на сервитута за новото трасе. Предвижда се Изпълнителят да изготви и изпълни проект за рекултивация на трасето на старата жп линия, която следва да бъде демонтирана. Рекултивирането ще бъде извършено съгласно изискванията на Закона за опазване на земеделските земи, а при попадане в горски фонд и съгласно Закона за горите.

Ще бъдат предвидени на фаза технически проект и съответните мерки за защита на почвите от ерозия.

12.5. Мерки за опазване на флората и фауната.

Отстраняването на трайна дървесна растителност в урбанизираните територии се извършва в съответствие с разпоредбите на съответната Общинска наредба. Всякаво отстраняване на растителността ще се поддържа на минимално ниво, т.е. само доколкото е необходимо за целите на строителството. Цялата растителност извън отчуждената зона ще бъде поддържана.

За гарантиране на прилагането на мерките за намаляване на вредните въздействия върху околната среда, както и за гарантиране спазването на екологичното законодателство на Република България, Изпълнителят на инвестиционното

предложение ще изготви План за управление на околната среда. В Плана за управление на околната среда ще бъде разработен и план за действия при аварии.

13. Други дейности, свързани с инвестиционните предложения.

Инвестиционното предложение за „Изграждане на ново трасе на жп линията от км 190+590 (междугарие Ямбол – Завой) до км 192+706(междугарие Завой – Зимница) за скорост 160км/ч” не предполага други дейности освен строителните по време на реализирането му, както и такива извън обхвата на проектите.

14. Необходимост от други разрешителни, свързани с инвестиционните предложения.

За реализиране на инвестиционното предложение е необходимо да се получат съпътстващите проектирането, строителството и въвеждане в експлоатация на обекта документи като:

- Проектиране и одобряване на ПУП;
- Съгласуване по закона за културното наследство;
- Положително становище на РСПБС;
- Разрешителни за ползване на площадки и депа за хумус, земни маси, инертни материали и отпадъци;
- Разрешително от Басейнова дирекция - Пловдив за ползване на воден обект;
- Разрешително за строеж и др.

По отношение на Закона за опазване на околната среда, инвестиционното предложение не е свързано с необходимост от издаване на други разрешителни.

15. Замърсяване и дискомфорт на околната среда.

Реализацията на инвестиционното предложение не е свързана с допълнителна опасност от замърсяване и предизвикване на дискомфорт на околната среда по време на експлоатацията, спрямо съществуващото състояние към момента. По време на строителството е възможно допълнително създаване на дискомфорт от работата на строителната техника на място и при доставка на необходимите материали, което ще бъде временно.

16. Риск от инциденти.

В заданието за проектиране и строителство ще бъде включено като задължение Изпълнителят да разработи план за безопасност и здраве в съответствие с изискванията на Наредба № 2 от 2004г. за минималните изисквания за здравословни и безопасни условия на труд при извършване на строително-монтажни работи.

Характерът на извършваното строителство няма да създаде сериозен риск от аварийно замърсяване или увреждане на околната среда. За да не се допускат условия за увреждане на околната среда, фирмата-изпълнител трябва да създаде отлична организация на извършваните строителни работи и преди всичко безаварийна работа на строителната механизация. При евентуални аварии е препоръчително допуснатите замърсявания с опасни вещества да бъдат отстранени своевременно, за да се предотврати замърсяване на прилежащите територии.

Като част от ПУОС на изпълнителя, ще бъде разработен и План за действие при аварийни ситуации.

III. Местоположение на инвестиционните предложения.

1. План, карти и снимки, показващи границите на инвестиционното предложение, даващи информация за физическите, природните и антропогенните характеристики.

Съгласно чл.3, ал.1 от Закона за железопътния транспорт, обектите на железопътната инфраструктура и земята, върху която са изградени или която е предназначена за изграждането им, са публична държавна собственост, а ползването им се осъществява от Националната компания „Железопътна инфраструктура”.

Съгласно Глава втора, Раздел I, чл. 9, ал. 3 от Закона за железопътния транспорт, Национална компания „Железопътна инфраструктура” е управител на железопътната инфраструктура.

За териториите, в които ще се осъществи инвестиционното намерение, ще бъде изготвен ПУП и ще бъдат проведени процедури за отчуждаване.

(Приложение 1 – Ситуация на трасето)

2. Съществуващите ползватели на земи и приспособяването им към площадката или трасето на обекта на инвестиционното предложение и бъдещи планирани ползватели на земи.

При разработването на идейните варианти за ново трасе е направено и проучване за вида на засегнатите територии. Установено е, че при реализацията на инвестиционното предложение ще бъдат засегнати предимно земеделски земи с частна и държавна собственост. Общата площ на земите, които подлежат на отчуждаване за осигуряване на необходимите площи за ново трасе са както следва:

1. За вариант 1, засегнатите площи са около 28 дка., от които 801 м² са площите, които попадат в границите на защитена зона „Река Тунджа-1”.
2. За вариант 2, засегнатите площи са около 24 дка, от които 747 м² са площите, които попадат в границите на защитена зона „Река Тунджа-1”.

По време на строителството ще се използва съществуващата в района пътна мрежа, като няма да се налага изграждането на нови пътища.

3. Зониране или земеползване съобразно одобрени планове.

Изпълнението на инвестиционното предложение е свързано с промяна на предназначението на земите, засегнати от неговата реализация, за всички останали територии земеползването няма да бъде нарушено.

По време на експлоатацията няма да има вредни влияния върху земеделски земи в близост до жп линията.

4. Чувствителни територии, в т.ч. чувствителни зони, уязвими зони, защитени зони, санитарно-охранителни зони около водоизточниците и съоръженията за питейно-битово водоснабдяване и около водоизточниците на минерални води, използвани за лечебни, профилактични, питейни и хигиенни нужди и др. Национална екологична мрежа.

Инвестиционното предложение не засяга обекти, защитени по реда на Закона за защитените територии. Не се засягат СОЗ и други защитени зони и не се налагат ограничения от специализираната нормативна уредба.

Трасето преминава през защитена зона „Река Тунджа-1“ с код BG 0000192 по Директивата за местообитанията. Инвестиционното предложение не засяга

територията на защитена зона „Адата –Тунджа” с код BG 0002094 по Директивата за птиците. (Приложение 2 – Ситуация на трасето спрямо защитените зони).

4а. Качеството и регенеративната способност на природните ресурси.

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

5. Подробна информация за всички разгледани алтернативи за местоположението.

В т. II.4 от настоящата разработка е представена подробна информация за реализиране на инвестиционното предложение, като е включена информация и за неговото местоположение. Местоположението на разгледаните алтернативи се предопределя от обвързаността на новото трасе със съоръженията на съществуващата жп линия от Пловдив до Бургас, както и от местоположението на гара Завой.

IV. Характеристика на потенциалното въздействие.

1. Въздействие върху хората и тяхното здраве, земеползването, материалните активи, атмосферния въздух, атмосферата, водите, почвата, земните недра, ландшафта, природните обекти, минералното разнообразие, биологичното разнообразие и неговите елементи и защитените територии на единични и групови недвижими културни ценности, както и очакваното въздействие от естествени и антропогенни вещества и процеси, различните видове отпадъци и техните местонахождения, рисковите енергийни източници – шумове, вибрации, радиации и някои генетично модифицирани организми.

С реализацията на инвестиционното предложение не се очаква отрицателно въздействие върху здравето на хората и компонентите на околната среда, спрямо настоящото състояние, както по време на строителството, така и по време на експлоатацията.

Не се очаква въздействие върху повърхностните и подпочвените води по време на строителството и експлоатацията. Очаква се запрашаване при движението на строителната механизация.

Въздействията от шум се очаква да бъдат кратковременни и само от строителната механизация.

Не се засягат декларираните паметници на архитектурата и културата.

2. Въздействие върху елементите от Националната екологична мрежа, включително на разположените в близост до обекта на инвестиционните предложения.

Предмет на настоящето инвестиционно предложение е трасето на жп линията от км 190+590 (междугарие Ямбол – Завой) до км 192+706(междугарие Завой – Зимница)

По административно разположение, инвестиционното предложение е на територията на област Ямбол, община Ямбол.

Трасето преминава през защитена зона „Река Тунджа-1“ с код BG 0000192 по Директивата за местообитанията. При изпълнение на условията на Решение №27-ПР/2009 год., работна комисия с представители на РИОСВ – Хасково, определи местоположението на проходите за дребни животни (протокол от 06.03.2012г -

Приложение № 4). За новото трасе е предвидено да бъде изграден един такъв в участъка от км 191+590 до км 191+700 - по стария километраж. Избран е км 191+350 по километража на новото трасе, който попада в посочената от комисията зона.

При изпълнението на инвестиционните предложения няма да бъдат засегнати значително природни местообитания и местообитания на видове предмет на опазване. Не се очаква фрагментация на видовете, имайки в предвид малкия участък (между 750-850 м²), който се засяга. Не се очакват и високи нива на безпокойство, химически и хидроложки изменения.

3. Вид на въздействието.

Може да се очаква само пряко, краткотрайно и временно въздействие върху въздуха по време на строителните дейности и създаване на дискомфорт на околната среда от шума на строителната техника.

4. Обхват на въздействието – географски район, засегнато население, населени места.

С реализирането на настоящото инвестиционно предложение се цели да се подобри, оптимизира и модернизира железопътната инфраструктура по жп линията Пловдив – Бургас, чрез достигане на движение на пътнически влакове по цялото трасе със скорост 160 км/ч и товарни със скорост 120 км/ч. Ще се изгради нов железен път, отговарящ на техническите спецификации за оперативна съвместимост на Европейския съюз.

Инвестиционното предложение за „Изграждане на ново трасе на жп линията от км 190+590 (междугарие Ямбол – Завой) до км 192+706(междугарие Завой – Зимница) за скорост 160км/ч” ще се развие върху нова следа, която ще премине през горски и земеделски територии. По административно разположение, инвестиционното предложение е на територията на област Ямбол, община Ямбол, в землището на село Завой.

Обхватът на въздействието ще е само в границите на инвестиционното предложението.

5. Вероятност на поява на въздействие.

Вероятността за поява на неблагоприятни въздействия от реализацията на инвестиционното предложение е ниска и е в границите на срока на строителните дейности.

6. Продължителност, честота и обратимост на въздействието.

Продължителността на въздействието е в рамките на срока на строителството и зависи от качеството на извършените ремонтни работи и използването на съвременни материали и методи за извършването на рехабилитацията.

За периода на строителството въздействието ще бъде периодично с продължителност в рамките на работното време.

7. Мерки, които е необходимо да се включат в инвестиционното предложение, свързани с предотвратяване, намаляване или компенсиране на значителни отрицателни въздействия върху околната среда и човешкото здраве.

По време на строителните дейности за предотвратяване и намаляване на отрицателните въздействия върху околната среда и човешкото здраве от Изпълнителя ще се изиска да спазва разработения и съгласуван План за управление на околната среда. Ще се предприемат и следните мерки:

- за намаляване на неорганизираните емисии на прах ще се спазват изискванията за почистване и оросяване на местата за временно съхранение на насипни, инертни материали и строителни отпадъци и спазване на изискванията за товаро-разтоварна дейност на прахообразни материали и отпадъци;
- овлажняване и/или оросяване на пътните настилки с вода;
- обслужване на механизацията само в специализирани за целта места;
- получаване на Разрешения за ползване на повърхностен воден обект за преместването на река Тунджа, съгласно чл.46 от Закона за водите;
- за ограничаване на неблагоприятното въздействие от повишаването на шумовите нива, да се ползват ЛПС и да се поддържа техническа изправност на механизацията;
- предаване на образувани опасни отпадъци на физически или юридически лица, притежаващи разрешение за дейности с отпадъци съгласно Закона за управление на отпадъците (ЗУО);
- депонирането на строителните материали да се извършва само в границите на сервитута;
- инертни материали и земни маси да се депонират извън границите на защитените зони
- да се изгради проход за дребни животни, съгласно изискванията на Решение № 27-ПР/2009 год.
- разработване на план за безопасност и здраве и определяне на координатор по безопасност и здраве за осигуряване на безопасни и здравословни условия на труд.

8. Трансграничен характер на въздействията.

При реализацията на инвестиционното предложение не се очаква трансгранично въздействие на територията на друга държава.