

**ДП „Национална компания
„Железопътна инфраструктура“**

гр. София, бул. „Княгиня Мария Луиза” № 110, тел.: 02/932 24 29, факс: 02/931 16 30

**Информация за преценяване на необходимостта от извършване
на ОВОС на инвестиционно предложение за**

**„Премахване на прелезите и изграждане на надлези/подлез за
железопътния участък Пловдив – Бургас“**

I. Информация за контакт с Възложителя

I.1. Име, идентификационен номер на юридическото лице, адрес, седалище

Име: ДП „Национална компания „Железопътна инфраструктура“

ЕИК: 130823243

Адрес: гр. София, бул. „Княгиня Мария Луиза” № 110

тел. (+359 2) 932 24 29

факс (+359 2) 931 16 30

Управител или изпълнителен директор на фирмата - Възложител:

инж. Красимир Папукчийски – Генерален директор

Лице за контакти

Мирослава Доганджийска

тел. (+359 2) 932 38 63

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

Настоящата информация за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС на инвестиционно предложение за **„Премахване на прелезите и изграждане на надлези/подлези за железопътния участък Пловдив – Бургас“** се изготвя на основание чл. 93, ал. 1, т. 3 на Закона за опазване на околната среда (ДВ, бр. 91/2002 г. посл. изм. и доп. ДВ, бр. 12/2017 г. и Наредба за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда (ДВ, бр. 25/2003 г., посл. изм. и доп. ДВ, бр. 12 /2016 г.).

За инвестиционното предложение е внесена информация по чл. 4, ал. 1 и ал. 2 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда (ДВ бр. 25/2003 г., последно изм. ДВ, бр. 12 /2016 г.) в МОСВ, в общините: Марица, Раковски, Стара Загора, Братя Даскалови, Нова Загора, Сливен, Тунджа, Карнобат, Айтос и в кметствата: с. Рогош, с. Маноле, с. Манолско Конаре, с. Белозем, с. Михайлово, с. Калояновец, с. Християново, с. Еленино, с. Калитиново, с. Хрищени, с. Горно Ботево, с. Дълбоки, с. Хан Аспарухово, с. Опълченец, с. Мирово, с. Събрано, с. Стоил Войвода, с. Съдиево, с. Коньово, гр. Кермен, с. Безмер, с. Кабиле, с. Завой, с. Церковски, с. Венец, гр. Карнобат, с. Кликач, с. Тополица, с. Карагеоргиево, с. Черноград и гр. Айтос.

С писмо на компетентния орган МОСВ с изх. № ОВОС-51/08.08.2017г. (Приложение № 1) е определена приложимата процедура и са посочени указания за изготвяне на **Информация за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС на инвестиционно предложение за „Премахване на прелезите и изграждане на надлези/подлези за железопътния участък Пловдив – Бургас“**.

Информацията за предлаганото инвестиционно предложение е съобразена с изискванията на Приложение 2 към чл. 6 на Наредба за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда (ДВ, бр. 25/2003 г., посл. изм. и доп. ДВ, бр. 12/2016 г.).

II. Характеристики на инвестиционното предложение

II.1. Резюме на предложението

Инвестиционното предложение за **„Премахване на прелезите и изграждане на надлези/подлези за железопътния участък Пловдив – Бургас“** е във връзка с изпълнението на проект „Рехабилитация на железопътната инфраструктура в участъци от железопътна линия Пловдив-Бургас, Фаза 2“, в който се обединяват дейности по подготовка за строителството на участъци от железопътната линия Пловдив-Бургас, които трябва да бъдат изпълнени през втория програмен период на ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020г., с което ще бъде приключено цялостното изграждане на железопътните системи по това направление.

По своя характер основният проект се класифицира като модернизация на съществуващата железопътна инфраструктура. Основната цел на настоящия проект е премахване на железопътните прелези по железопътната линия Пловдив – Бургас и заменянето им с пресичания на две нива (надлези и подлези), чрез което се гарантира безопасната експлоатация на пресичащите се пътна и железопътна инфраструктури и се минимизира риска от възникване на инциденти в местата на пресичане. В етапа на пред-инвестиционните проучвания са разгледани техническите възможности за изграждането на пътните надлези и подлези в местата на съществуващите прелези. Техническите решения са базирани на:

- Наредба № 2 за планиране и проектиране на комуникационна – транспортни системи на урбанизираните територии от 2004 год.;
- Норми за проектиране на пътища – 2000 год.;
- Ръководство за оразмеряване на асфалтови настилки – 2003 год.;
- Цифрови модели на терена, изготвени на база геодезически заснемания;
- Огледи и измервания на място.

Железопътната линия Пловдив – Бургас е категоризирана като железопътна магистрала и е посочена в Приложение 1 към чл. 8, ал. 1, т.12 от Наредбата за категоризация на железопътните линии в Република България. Съгласно чл. 83, ал. 1 от Наредба 55/29.01.2004 за проектиране и строителство на железопътни линии, железопътни гари, железопътни прелези и други елементи от железопътната инфраструктура, пресичането на железопътни магистрали с пътища и улици се осъществява на различни нива. По този начин се гарантира безопасността на движението по двете различни инфраструктури и се отговаря на изискванията за оперативна съвместимост на националната железопътна мрежа с европейската такава.

II.2. Доказване на необходимостта от инвестиционното предложение

Реализацията на инвестиционното предложение за „Премахване на прелезите и изграждане на надлези/подлез за железопътния участък Пловдив – Бургас“ ще удовлетвори нуждите за осъществяване на безопасен и сигурен железопътен транспорт по цялото направление от Пловдив до Бургас.

С осигуряване на пресичанията на различни нива между железопътната и пътната инфраструктура се отговаря и на изискванията, заложи в чл. 6 от Наредба № 55, а именно:

- Осигуряване на изисквания за безопасност и надеждност;
- Задоволяване на нуждите на железопътните превози;
- Повишаване на стопанската активност на района;
- Постигане на икономическа целесъобразност на обекта;
- Удовлетворяване на изискванията за опазване на околната среда;
- Удовлетворяване на изискванията за отбрана и сигурност на страната;

- Удовлетворяване на изискванията за преминаване през урбанизирани територии.

II.3. Връзка с други съществуващи и одобрени с устройствен или друг план дейности в обхвата на въздействие на обекта на инвестиционното предложение и кумулиране с други предложения

Инвестиционното предложение за „Премахване на прелезите и изграждане на надлези/подлез за железопътния участък Пловдив – Бургас“ е свързано с реализацията на два проекта „Рехабилитация на железопътната инфраструктура в участъци от железопътна линия Пловдив-Бургас, Фаза 2“ и „Рехабилитация на железопътната инфраструктура по отсечки от жп линията Пловдив – Бургас“, за който има издадено Решение № 27 – ПР/2009 год. на МОСВ.

За инвестиционното предложение „Премахване на прелезите и изграждане на надлези/подлез за железопътен участък Пловдив - Бургас“ от Министерство на околната среда и водите е проведена процедура по екологична оценка (ЕО) по реда на глава шеста на ЗООС, съвместена с процедура по оценка на съвместимост (ОС). В резултат на проведената процедура е постановено Решение № ЕО - 3/2016 г., с характер „да не се извършва ЕО“. Процедурата по екологична оценка е проведена за одобряване на проектите на ПУП за реализиране на надлезите и подлеза по трасето на железопътната линия Пловдив – Бургас.

Не се очаква кумулиране с други предложения.

II.4. Подробна информация за разглеждани алтернативи

- **Алтернативи за местоположение**

Обхватът на проекта се определя от местоположението на съществуващите прелези по VIII –ма железопътна линия, които ще бъдат премахнати и заменени с пресичания на две нива, посредством пътни надлези и пътен подлез. В прединвестиционното проучване е установено, че за някои от прелезите, технически е невъзможно да се разположат съоръженията за пресичания на две нива на местата на съществуващите прелези, поради плътното застрояване, затова са предложени алтернативни решения за реализиране на пресичанията на друго километрично местоположение от жп линията, като е съобразено с възможностите за осигуряване на пътни връзки.

- **„Нулева“ алтернатива**

„Нулева“ алтернатива – да не се реализира инвестиционното предложение е неприемлива, тъй като пресичанията на едно ниво не удовлетворяват изискванията за постигане на скорост от 160 км/ч на влаковете (с проекта „Рехабилитация на железопътната инфраструктура в участъци от железопътна линия Пловдив-Бургас, Фаза 2“ се цели подобряване техническите параметри на железния път и съпътстващата го инфраструктура с цел постигането на скорост от 160 км/ч), не се гарантира безопасността и надеждността на

движението по двете различни инфраструктури и не отговаря на изискванията за оперативна съвместимост на националната железопътна мрежа с европейската такава.

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

Инвестиционното предложение за „Премахване на прелезите и изграждане на надлези/подлез за железопътния участък Пловдив – Бургас“ е за обект, разположен на територията на областите: Пловдив, Стара Загора, Сливен, Ямбол и Бургас, както следва:

Област Пловдив – община Марица в землищата на населени места с. Рогош, с. Маноле и с. Манолско Конаре и община Раковски в землището на с. Белозем;

Област Стара Загора - община Стара Загора в землищата на с. Михайлово, с. Калояновец, с. Християново, с. Еленино, с. Калитиново, с. Хрищени, с. Горно Ботево, с. Дълбоки и с. Хан Аспарухово и община Братя Даскалови в землището на с. Опълченец и с. Мирово;

Област Сливен - община Нова Загора в землищата на с. Събрано, с. Стоил Войвода, с. Съдиево и с. Коньово и община Сливен в землището на гр. Кермен;

Област Ямбол - община Тунджа в землищата на с. Безмер, с. Кабиле и с. Завой;

Област Бургас - община Карнобат в землищата на с. Церковски, с. Венец, гр. Карнобат, с. Кликач, и община Айтос в землищата на с. Тополица, с. Карагеоргиево, с. Черноград и гр. Айтос.

Проектът поради големия си обхват е разделен на два участъка:

- Участък 1 от км 18+607 (Скуtare) до км 102+020 (Стара Загора);
- Участък 2 от км 115+115 (Калитиново) до км 260+921 (Айтос).

Засегнатите територии за участък 1 са, както следва:

- Подобект 1 - пътен надлез на км 18+607, попадащ в землището на с. Рогош, общ. Марица, обл. Пловдив;
- Подобект 2 – пътен надлез на км 21+890, попадащ в землището на с. Маноле, общ. Марица, обл. Пловдив;
- Подобект 3 – пътен надлез на км 23+800, попадащ в землището на с. Маноле, общ. Марица, обл. Пловдив;
- Подобект 4 – пътен надлез на км 26+306, попадащ в землището на с. Маноле и с. Манолско конаре, общ. Марица, обл. Пловдив;
- Подобект 5 – пътен надлез на км 32+000, попадащ в землището на с. Белозем, общ. Раковски, обл. Пловдив;
- Подобект 6 – пътен надлез на км 39+092, попадащ в землищата на с. Опълченец и с. Мирово, общ. Братя Даскалови, обл. Стара Загора;

Обект: Подготовка на проект „Рехабилитация на железопътния участък Пловдив – Бургас – Фаза 2“
Проект 2: Поз. 2 – Премахване на прелезите и изграждане на надлези/подлези за железопътния участък Пловдив – Бургас

ИНФОРМАЦИЯ
за преценяване на
необходимостта от
извършване на ОВОС на
инвестиционно предложение

- Подобект 15 – пътен надлез на км 85+083, попадащ в землището на с. Михайлово, общ. Стара Загора, обл. Стара Загора;
- Подобект 16 - пътен надлез на км 92+598, попадащ в землището на с. Калояновец, общ. Стара Загора, обл. Стара Загора;
- Подобект 17 - пътен надлез на км 97+617, попадащ в землището на с. Християново, общ. Стара Загора, обл. Стара Загора;
- Подобект 18 – пътен надлез на км 100+113, попадащ в землището на с. Еленино, общ. Стара Загора, обл. Стара Загора.

Засегнатите територии за участък 2 са, както следва:

- Подобект 13 – пътен подлез на км 114+730, попадащ в землищата на с. Калитиново и с. Хрищени, общ. Стара Загора, обл. Стара Загора;
- Подобект 14 – пътен надлез на км 119+450, попадащ в землищата на с. Горно Ботево и с. Дълбоки, общ. Стара Загора, обл. Стара Загора;
- Подобект 15 – пътен надлез на км 124+657, попадащ в землището на с. Хан Аспарухово, общ. Стара Загора, обл. Стара Загора;
- Подобект 16 – пътен надлез на км 127+805, попадащ в землището на с. Събрано, общ. Нова Загора, обл. Сливен;
- Подобект 17 – пътен надлез на км 134+350, попадащ в землището на с. Стоил Войвода, общ. Нова Загора, обл. Сливен;
- Подобект 18 – пътен надлез на км 145+787, попадащ в землището на с. Съдиево, общ. Нова Загора, обл. Сливен;
- Подобект 19 – пътен надлез на км 151+770, попадащ в землището на с. Коньово, общ. Нова Загора, обл. Сливен;
- Подобект 20 – пътен надлез на км 158+777, попадащ в землището на гр. Кермен, общ. Сливен, обл. Сливен;
- Подобект 22 – пътен надлез на км 171+620, попадащ в землището на с. Безмер, общ. Тунджа, обл. Ямбол;
- Подобект 23 – пътен надлез на км 187+590, попадащ в землището на с. Кабиле, общ. Тунджа, обл. Ямбол;
- Подобект 24 – пътен надлез на км 192+625, попадащ в землището на с. Завой, общ. Тунджа, обл. Ямбол;
- Подобект 25 – пътен надлез на км 219+390, попадащ в землищата на с. Церковски и с. Венец, общ. Карнобат, обл. Бургас;
- Подобект 26 – пътен надлез на км 222+220, попадащ в землището на с. Церковски, общ. Карнобат, обл. Бургас;

- Подобект 27 – пътен надлез на км 230+320, попадащ в землището на гр. Карнобат, общ. Карнобат, обл. Бургас;
- Подобект 28 – пътен надлез на км 241+285, попадащ в землището на с. Кликач, общ. Карнобат, обл. Бургас;
- Подобект 29 – пътен надлез на км 244+619, попадащ в землището на с. Черноград, общ. Айтос, обл. Бургас;
- Подобект 30 – пътен надлез на км 248+202, попадащ в землището на с. Тополица, общ. Айтос, обл. Бургас;
- Подобект 31 – пътен надлез на км 253+520, попадащ в землището на с. Карагеоргиево, общ. Айтос, обл. Бургас;
- Подобект 32 – пътен надлез на км 260+921, попадащ в землището на гр. Айтос, общ. Айтос, обл. Бургас.

Голяма част от пътните надлези и пътния подлез попадат извън урбанизирана територия. Изключение правят землищата на с. Маноле, с. Опълченец, с. Калояновец, с. Християново, с. Калитиново, с. Хан Аспарухово, гр. Кермен, с. Церковски и с. Кликач, при които надлезите попадат в урбанизираната територия и извън нея.

Строителният обект ще бъде обслужван от жп линията Пловдив – Бургас, както и прилежащите пътища от републиканската и общинска пътна мрежа за транспорт на пътници и товари при изпълнението на проекта. Не се налага промяна на съществуващата пътна инфраструктура или изграждането на временни пътища. Временните площадки и лагери за работниците ще бъдат разположени в границите на съществуващите сервитутни зони и на територията на съществуващи железопътни гари, където за тази цел има достатъчно площи и изградени мощности, собственост на ДП НКЖИ. Складирането на строителните материали ще се извършва в границите на временните строителни площадки. Местата за временно или постоянно депониране на излишните земни и скални маси ще се съгласуват с общината.

Временните пътища за обслужване на обекта ще съвпадат по възможност с предвидените селскостопански пътни връзки от земеразделянето по план за временни пътища.

Необходимите площи за временна дейност по време на строителството не могат да се прецизират преди изработването на проект за организация и изпълнение на строителството (ПОИС) и програма за строително-монтажни работи (СМР) от фирмата изпълнител на строежа, което се извършва на етапа на строителство. При необходимост от допълнителни площи за временни площадки на територии, които не са собственост на НКЖИ, същите ще бъдат ситуирани извън границите на защитените зони от Натура 2000.

При реализацията на инвестиционното предложение не се очаква да бъдат засегнати обекти на културното наследство. Съгласно писмо № 4800-85/29.07.2015 год. на Министерство на културата – Национален институт за недвижимо културно наследство, за опазване на недвижимото културно наследство следва да бъдат извършени предварителни огледи на терените, които ще бъдат засегнати от реализацията на инвестиционното предложение от специалисти – археолози. Целта на огледа е да се установи наличие или липса на археологически обекти, точното им местоположение и в каква степен ще бъдат засегнати от реализацията на проекта и да се определят последващите мерки за тяхното съхранение.

II.6. Описание на основните процеси (по проспектни данни), капацитет, включително на дейностите и съоръженията, в които се очаква да са налични опасни вещества от приложение № 3 към ЗООС

Поради големия си обхват проектът е разделен на два участъка:

- Участък 1 от км 18+607 (Скуtare) до км 102+020 (Стара Загора);
- Участък 2 от км 115+115 (Калитиново) до км 260+921 (Айтос).

Обхватът на проекта се определя от местоположението на съществуващите прелези по VIII –ма железопътна линия, които ще бъдат премахнати и заменени с пресичания на две нива, посредством пътни надлези и пътен подлез. В прединвестиционното проучване е установено, че за някои от прелезите технически е невъзможно да се разположат съоръженията за пресичания на две нива на местата на съществуващите прелези, поради плътното застрояване, затова са предложени алтернативни решения за реализиране на пресичанията на друго километрично местоположение от жп линията, което е съобразено с възможностите за осигуряване на пътни връзки.

Пресичанията на две нива за Участък 1 са, както следва:

1. Подобект 1 – пътен надлез на км 18+607

Прелезът е разположен на км 18+607 от жп линията Пловдив – Бургас, в междугарието Скуtare- Манолe. Жп линията пресича третокласния път №565 под ъгъл 34.6g. Линията е едноколовозна, електрифицирана. В зоната на пресичане съществуващия път е с ширина на настилка 6m и два банкета по 1m. Прелезът е първа категория, видът му е за общо ползване и се обслужва от прелезопазачи от гара Скуtare. Типът на оборудването е ръчна бариера.

Съществуващият прелез е разположен извън населеното място, източно от с. Скуtare, като е установена техническа възможност за изграждане на пътната варианта с надлез по следата на съществуващия път. Поради голямата косота на пресичането (65gr), пътната варианта се разработва по съществуващото трасе на пътя със ситуационни чупки. Дължината на вариантата е 549 м. Предвижда се надлезът да бъде по-дълъг тунелен тип, което позволява пътят да е в права и благоприятства движението на пътния трафик. Нивелетното решение е за приетата проектна скорост от 60 км/ч.

Проектният габарит на варианата е Г9.0м (запазва се съществуващия, който също е Г9.0м), което включва пътно платно 6.50м - две пътни ленти по 3.25м и два банкета по 1.25м. В зоната на надлеза габаритът е 11.00м, което включва пътно платно 7.00м и два тротоарни блока по 2.00м.

Проектът предвижда пътната варианта да се изпълни с асфалтобетонена настилка с всички конструктивни пластове за “средно” движение.

Отводняването на настилната ще се осъществи по гравитачен начин, чрез надлъжния и напречен наклон на пътното платно и банкетите. Отвеждането на повърхностните води от пътната настилка ще се осъществява, както и досега посредством съществуващите окопи, разположени от двете страни на пътя, до съществуващи водостоци. Поради изграждане на нови по-високи насипи се предвижда частично изместване на съществуващите окопи до петите на новия насип и след това отново включване в старото трасе. Изместените окопи се предвижда да бъдат облицовани. При високи над 3м насипи, водата от платното се канализира с бетонови бордюри 8/16см и посредством каскадни улеи “италиански” тип, се отвежда в окопите.



2. Подобект 2 – пътен надлез на км 21+890

Пътният надлез е ситуиран в западната част на с. Маноле и е проектиран като алтернатива на двата съществуващи прелеза в селото, намиращи се съответно на км 21+720 и на км 22+739. Н фаза прединвестиционно проучване и избор на сценарий е установено, че е технически невъзможно да се изградят варианти за пресичане на жп линията на различно ниво в зоната на двата съществуващи прелеза, поради плътната застроеност. Като алтернативно решение е предложено пресичане на жп линията с пътен надлез при км 21+890.

В участъка жп линията е в права и навлиза в с. Маноле между път III-565 Скutare – Маноле и улица, разположена южната част на селото. Пътната варианта се отделя от улицата с кръстовище, отправя се на север и пресича жп линията под ъгъл от 100° и се включва в път III-565 с кръстовище. Дължината на вариантата е 428 м и приета проектна скорост 40 км/ч.

Проектният габарит на пътната варианта е за улица клас V – 11.0м, от които ширина на платното за движение 7.0м две ленти за движение по 3.50м и два тротоара по 2.00м.

Проектът предвижда пътната варианта да се изпълни с асфалтобетонена настилка с всички конструктивни пластове за “средно” движение.

Отводняването на настилката ще се реализира по гравитачен път чрез надлъжния и напречните наклони на пътното платно, след което водата ще се канализира покрай бетоновите бордюри 18/35 и ще се отведе до нови дъждоприемни шахти, които от своя страна ще се включат в нов отводнителен колектор и в колекторната система на селото.

3. Подобект 3 – пътен надлез на км 23+800

Разглежданият подобект се намира източно от с. Маноле, където жп линията пресича селскостопански път при км 23+800. На фаза прединвестиционно проучване и избор на сценарий е установено, че има техническа възможност за изграждане на пътна варианта с надлез. В идейна фаза е разработено ново трасе на пътя с косота на пресичане на жп линията 100gr.

В участъка жп линията е в права. В зоната на пресичането жп линията пресича селскостопански път, разположен източно от с. Маноле. Пътната варианта се отделя от съществуващия селскостопански път, отправя се на север и пресича жп линията под ъгъл от 100 gr. Нивелетното решение е приета проектна скорост 40 км/ч. Дължината на вариантата е 467м.

Проектният габарит на селскостопанския път е Г6, което включва пътна лента с ширина 3.50м и два банкета по 1.25м. В зоната на надлеза габаритът е 7.30м - пътно платно 4.50м и два тротоарни блока по 1.40м.

Проектът предвижда пътната варианта да се изпълни с асфалтобетонена настилка с всички конструктивни пластове за “леко” движение.

Отводняването на настилната се осъществява по гравитачен начин, чрез надлъжния и напречен наклон на пътното платно и банкетите. Отвеждането на повърхностните води от пътната настилка ще се осъществява с изграждане на облицовани окопи на необходимите места. При високи над 3м насипи водата от платното се канализира с бетонови бордюри и посредством каскадни улеи “италиански” тип се отвежда в канавките.

4. Подобект 4 – пътен надлез на км 26+306

Разглежданият подобект се намира източно от с. Маноле, където жп линията пресича селскостопански път при км 26+306. На фаза пред-инвестиционно проучване и избор на сценарий е установено, че има техническа възможност за изграждане на пътна варианта с надлез. В идейна фаза е разработено нова пътна варианта, която се отделя от съществуващ селскостопански път, пресича жп линията под ъгъл от 100 gr и продължава на север в посока с. Манолско Конаре. В зоната на пресичането жп линията е в права.

Нивелетното решение е направено за приетата проектна скорост $V=40$ км/ч. Дължината на вариантата е 520м.

Проектният габарит на селскостопанския път е Г6, което включва пътна лента с ширина 3.50м и два банкета по 1.25м. В зоната на надлеза габаритът е 7.30м, което включва пътно платно 4.50м и два тротоарни блока по 1.40м.

Проектът предвижда пътната варианта да се изпълни с асфалтобетонена настилка с всички конструктивни пластове за “леко” движение.

Отводняването на настилната се осъществява по гравитачен начин чрез надлъжния и напречен наклон на пътното платно и банкетите. Отвеждането на повърхностните води от пътната настилка ще се осъществява с изграждане на облицовани окопи на необходимите места. При високи над 3м насипи водата от платното се канализира с бетонови бордюри и посредством каскадни улеи “италиански” тип се отвежда в канавките.

5. Подобект 5 – пътен надлез на км 32+000

Подобектът е в западната част на с. Белозем и се проектира като алтернатива на съществуващ прелез на км 32+905. На фаза прединвестиционно проучване и избор на сценарий е установено, че технически е невъзможно да се изгради пътна варианта за пресичане на жп линията на различно ниво в зоната на съществуващия прелез, поради плътната застроеност. Като алтернативно решение е предложено пресичане на жп линията с пътен надлез при км 32+000.

В района на пресичането жп линията се развива в права и навлиза в с. Белозем, успоредно на път III – 565. Пътната варианта се отделя от улица, разположена в южната част на селото като нейно продължение, отправя се на север, пресича жп линията с права под ъгъл

100g, след което се включва в път III-565 с кръстовище. Дължината на вариантата е 531 м, а нивелетното решение направено за приетата проектна скорост $V=40$ км/ч.

Проектният габарит на пътната варианта е за улица клас V – 11.0м, от които ширина на платното за движение 7.0м - две ленти за движение по 3.50м и два тротоара по 2.00м, отделени от улицата с бетонови бордюри 18/35см. Използваните малки радиуси на хоризонтални криви изискват уширение, вследствие на което пътното платно е с ширина 7.50м в по-голямата част от вариантата. В района на надлеза габаритът на пътното платно е 8.00м.

Проектът предвижда пътната варианта да се изпълни с асфалтобетонена настилка с всички конструктивни пластове за “средно” движение.

Отводняването на настилката ще се реализира по гравитачен път чрез надлъжния и напречните наклони на пътното платно, след което водата ще се канализира покрай бетоновите бордюри 18/35 и ще се отведе до нови дъждоприемни шахти, които от своя страна ще се включат в нов отводнителен колектор и в колекторната система на селото. За недопускане на повърхностни води от пътната варианта на републиканския път, дъждоприемни шахти ще се изпълнят непосредствено преди кръстовището.

Около км 0+180 пътната варианта се пресича косо от отводнителен канал. Нивелетата е достатъчно висока за разработване на съоръжение за преминаване под насипа. Необходимият водосток ще бъде разработен подробно на следваща фаза.

В края на вариантата, около км 0+440, насипът на пътя засипва част от отводнителен канал, поради което се предвижда ситуационно отместване на канала, покрай петата на насипа.

6. Подобект 6 – пътен надлез на км 39+092

Подобектът се намира южно от с. Опълченец, където при км 39+092 жп линията пресича общински път SZR 2006 „Мирово-Опълченец“. На фаза на прединвестиционно проучване и избор на сценарий е установено, че технически е възможно да се изгради пътна варианта за пресичане на жп линията на различно ниво.

В района на пресичането жп линията се развива в ситуационна права. Пътната варианта първоначално следва трасето на общинския път, след което се отправя на северо-изток, пресича жп линията под ъгъл от 100g и отново се включва в трасето на общинския път, преди навлизането му в подлеза под АМ „Тракия“ (при км 159+270). Дължината на вариантата е 575м и нивелетното решение е направено за приета проектна скорост $V=60$ км/ч.

Проектният габарит на вариантата е Г8.0м (запазва се съществуващия, който също е Г8.0м), което включва пътното платно 6.00м - две пътни ленти по 3.00м и два банкета по 1.00м. При високите над 3м насипи банкетите се уширяват на 1.25м, за да има възможност да се постави стоманена предпазна ограда. В зоната на надлеза габаритът е 11.00м, което включва пътното платно 7.00м и два тротоарни блока по 2.00м.

Проектът предвижда пътната варианта да се изпълни с асфалтобетонена настилка с всички конструктивни пластове за “средно” движение.

Отводняването на настилка се осъществява гравитачно чрез надлъжния и напречен наклон на пътното платно и банкетите. Отвеждането на повърхностните води от пътната настилка ще се осъществява с изграждане на облицовани окопи на необходимите места. При високи над 3м насипи водата от платното се канализира с бетонови бордюри и посредством каскадни улеи “италиански” тип се отвежда в канавките.

7. Подобект 15 – пътен надлез на км 85+083

Подобектът се намира източно от с. Михайлово, където при км 85+083 жп линията пресича общински път SZR 1190 „Калояновец – Ловец – Михайлово“. На фаза на прединвестиционно проучване и избор на сценарий е установено, че технически е възможно да се изгради пътна варианта за пресичане на жп линията на различно ниво.

В района на пресичането жп линията се развива в крива с много голям радиус. Пътната варианта първоначално следва трасето на общинския път, след което се отправя на изток, пресича жп линията в права под ъгъл от 100gr и отново се включва в трасето на общинския път. Дължината ѝ е 599 м и нивелетното решение е направено за приета проектна скорост от V=50 км/ч.

Проектният габарит на вариантата е Г8.0м(запазва се съществуващия, който също е Г8.0м), което включва пътното платно 6.00м - две пътни ленти по 3.00м и два банкета по 1.00м. При високите над 3м насипи банкетите се уширяват на 1.25м, за да има възможност да се постави стоманена предпазна ограда. В зоната на надлеза габаритът е 11.00м, което включва пътното платно 7.00м и два тротоарни блока по 2.00м.

Проектът предвижда пътната варианта да се изпълни с асфалтобетонена настилка с всички конструктивни пластове за “средно” движение.

Отводняването на настилка се осъществява гравитачно чрез надлъжния и напречен наклони на пътното платно и банкетите. Отвеждането на повърхностните води от пътната настилка ще се осъществява с изграждане на облицовани окопи на необходимите места. При високи над 3м насипи водата от платното се канализира с бетонови бордюри и посредством каскадни улеи “италиански” тип се отвежда в канавките.

8. Подобект 16 – пътен надлез на км 92+598

Подобектът се намира в западната част на с. Калояновец, където жп линията пресича общински път SZR 1193 (път II-66 – път SZR 1177), съвпадащ с улица в селото, при км 92+598.

На фаза прединвестиционно проучване и избор на сценарий е установено, че технически е невъзможно да се изгради пътна варианта за пресичане на жп линията на различно ниво в

зоната на съществуващия прелез при км 91+283, поради плътната застроеност. Като алтернативно решение е предложено пресичане на жп линията с пътен надлез при км 92+598.

В района на пресичането жп линията се развива в ситуационна права, навлиза в с. Калояновец от запад и пресича общинския път. Пътната варианта се отделя от улицата (общински път SZR 1193), разположена в западната част на селото, като нейно продължение, отправя се на северо-запад, пресича жп линията под ъгъл 100gr, заобикаля съществуващо военно поделение от север и се включва в общинския път с кръстовище. Дължината на вариантната е 692 м и нивелетното решение е направено за приетата проектна скорост $V=40$ км/ч.

Проектният габарит на пътната варианта е за улица клас VI – 10.0 м, от които ширина на платното за движение 6.0 м - две ленти за движение по 3.00м и два тротоара по 2.00м, отделени от улицата с бетонови бордюри 18/35 см. Използваните малки радиуси на хоризонтални криви изискват уширение на настилка, вследствие на което пътното платно е с ширина 6.50 м в по-голямата част от вариантната, а преди надлеза пътното платно се уширява на 8.0 м. Габаритът в надлеза е 13.0 м, пътното платно е 8.00 м и два тротоарни блока по 2.50м.

Проектът предвижда пътната варианта да се изпълни с асфалтобетонена настилка с всички конструктивни пластове за “средно” движение.

Отводняването на настилка ще се реализира по гравитачен път чрез надлъжния и напречните наклони на пътното платно, след което водата ще се канализира покрай бетоновите бордюри 18/35 и ще се отведе до нови дъждоприемни шахти, които от своя страна ще се включат в нов отводнителен колектор и в колекторната система на селото.

9. Подобект 17 – пътен надлез на км 97+617

Разглежданият подобект е разположен в източната част на с. Християново, където при км 97+617 жп линията пресича общински път SZR 2175 “Памукчии-Християново”.

На фаза на прединвестиционно проучване и избор на сценарий е установено, че технически е възможно да се изгради пътна варианта за пресичане на жп линията на различно ниво.

Жп линията в района на пресичането се развива в ситуационна права. Пътната варианта първоначално следва трасето на улица в северната част на с. Християново (съвпада с общински път SZR 2175), след което се отправя на изток, пресича реката и жп линията в хоризонтална крива с радиус $R=270$ м, с косота от 119gr и отново се включва в трасето на общинския път. Дължината на вариантната е 482 м и нивелетното решение е направено за приетата проектна скорост $V=50$ км/ч.

Проектният габарит на пътната варианта е за улица клас VI – 10.0м, от които ширина на платното за движение 6.0 м - две ленти за движение по 3.00 м и два тротоара по 2.00 м, отделени от улицата с бетонови бордюри 18/35см.

Проектът предвижда пътната варианта да се изпълни с асфалтобетонена настилка с всички конструктивни пластове за “средно” движение.

Отводняването на настилката ще се реализира по гравитачен път чрез надлъжния и напречните наклони на пътното платно, след което водата ще се канализира покрай бетоновите бордюри 18/35 и ще се отведе до нови дъждоприемни шахти, които от своя страна ще се включат в нов отводнителен колектор и в колекторната система на селото.

10. Подобект 18 – пътен надлез на км 100+113

Подобектът се намира в източния край на с. Еленино, където при км 100+113 жп линията пресича улица, която се свързва с общинския път SZR 1190 „Стара Загора – Християново“.

На фаза на прединвестиционно проучване и избор на сценарий е установено, че технически е възможно да се изгради пътна варианта за пресичане на жп линията на различно ниво.

В района на пресичането жп линията се развива в ситуационна права. Пътната варианта се отделя от улица, разположена в източния край на селото, отправя се на запад, пресича жп линията с права под ъгъл 100 гр и се включва отново в улицата, непосредствено преди съществуващото кръстовище с общински път SZR 1190. Дължината на вариантната е 590 м и нивелетното решение е направено за приетата проектна скорост $V=40$ км/ч.

Проектният габарит на пътната варианта е за улица клас V – 11.0м, от които ширина на платното за движение 7.0м - две ленти за движение по 3.50м и два тротоара по 2.00м, отделени от улицата с бетонови бордюри 18/35см. В района на надлеза, габаритът на пътното платно е 7.00м.

Проектът предвижда пътната варианта да се изпълни с асфалтобетонена настилка с всички конструктивни пластове за “средно” движение.

Отводняването на настилката ще се реализира, по гравитачен път чрез надлъжния и напречните наклони на пътното платно, след което водата ще се канализира покрай бетоновите бордюри 18/35 и ще се отведе до нови дъждоприемни шахти, които от своя страна ще се включат в нов отводнителен колектор и в колекторната система на селото.

Около км 0+320, насипът на вариантната засипва част от отводнителен канал. Както е видно от ситуацията на следваща фаза, може да се проектира ситуационно отместване на канала покрай петата на насипа.

Ситуация за пресичанията на две нива за Участък 2 е, както следва:

1. Подобект 13 – пътен подлез на км 114+730

Разглежданият подобект се намира в северната страна на Калитиново, където жп линията пресича общински път SZR 1185. Съществуващият прелез е разположен на км 115+115, но частта на съоръжението за пресичане на две нива на това място попада в регулация и засяга множество постройки и имоти, разположени в непосредствена близост до прелеза. Поради това обстоятелство съоръжението е изместено на км 114+730. Поради множество коловози, които трябва да бъдат пресечени и невъзможността за осигуряване на безопасни отстояния между коловозите и междинната опора на надлеза е взето техническо решение за изграждане на пътен подлез. Дължината на новопроектирания участък е 719,36 м и за проектна скорост 30 км/ч и 50 км/ч.



Проектната скорост в участъка от км 0+000 до км 0+500 е 50 км/ч. От км 0+500 трасето навлиза в урбанизираната територия на населеното място и е проектирано за скорост 30 км/ч. Ситуационно оста преминава до Приемното здание на гара Калитиново. Габаритът е Г-8 с две пътни ленти по 3 м и два банкета по 1 м. Нивелетно трасето слиза на 4,50 м светло разстояние, за да може да се осигури необходимият габарит за преминаване под жп линията.

2. Подобект 14 – пътен надлез на км 119+450

Подобектът се намира северозападно от Горно Ботево между Калитиново и Плоска могила, където жп линията пресича общински път SZR 1181. Предвижда се изграждане на надлез, поради благоприятното разположение на пресичането извън урбанизирани територии. Проектната скорост е 50 км/ч. Общата дължина на пътната варианта е 473,87 м.



Ситуационно трасето е решено с две десни хоризонтални криви с $R=1000\text{m}$, като между тях е спазено условието за минимална права между две криви. В двата си края то е занулено към съществуващия път.

Разработеният вариант на новопроектираното трасе е с габарит Г8 - 2 пътни ленти х 3.00м и 2 банкета х 1.00м. Напречният наклон е двустранен 2,5%.

Предвидена е следната конструкция на пътната настилка:

- Износващ пласт от плътен асфалтобетон 4см
- Долен пласт от неплътен асфалтобетон 4см
- Асфалтобетонова смес за горен основен пласт /битумизиран трошен камък/ 7см
- Трошен камък с непрекъсната зърнометрия (0-63мм) 35см

Тези дебелини на отделните пластове съответстват на категория на движение тип “средно”.

Дъждовната вода при подходите към съоръжението се отвежда с помощта на откосни отводнителни (италиански) улеи при високите насипи към облицовани окопи.

Преди и след надлеза докъдето височината на насипа е над 6м отляво и отдясно е предвиден монтаж на стоманена предпазна ограда СПО БДС EN1317 H2W4, както и в самия надлез. В надлеза е предвиден и монтаж на стоманен парапет.

3. Подобект 15 – пътен надлез на км 124+657

Подобектът се намира североизточно от Хан Аспарухово. Пресичането е с републикански път – третокласен № 5701. Половината от подобекта попада в регулация (на юг от надлеза) и се проектира по Наредба № 2 за урбанизираните територии, а другата половина е извън регулация (на север от надлеза) и проектирането е на база КВС. Мястото на изграждане на надлеза е на мястото на съществуващия прелез. Достъпът до имотите в регулация се осигурява чрез четириклонно кръстовище. Улицата, южно от коловозите, преминава в единия отвор на съоръжението и се свързва с отредения по КВС път, успореден на жп линията. Проектната скорост е 60 км/ч за участъка извън регулация. Общата дължина на пътната варианта е 550,92м.



Нивелетно трасето е решено с три вертикални криви. В двата си края то е занулено към съществуващия път. Разработеният вариант на новопроектираното трасе е с габарит Г8 - 2 пътни ленти х 3.00м и 2 банкета х 1.00м. Напречният наклон е двустранен 2,5%, а в кривата се преоформя до 6%. Пътят е третокласен, приета е категория на движение средно, осово натоварване 10 т/ос и необходим модул Ен = 200 МРа.

Избрана е тип настилка, изградена от плътен асфалтобетон тип “А“, непътен асфалтобетон (биндер), асфалтобетонова смес (битумизиран трошен камък) за горен основен пласт и трошен камък с непрекъсната зърнометрия (0-63мм) за долен основен пласт. Под долния основен пласт има зона А /почви от група А-2-4 (0-75мм)/ с дебелина 50см.

Дъждовната вода при подходите към съоръжението се отвежда с помощта на откосни отводнителни (италиански) улеи при високите насипи към облицовани окопи, разположени в петата на насипите.

Предвиден е монтаж на стоманена предпазна ограда СПО БДС EN1317 H2W4 на 100м преди надлеза от двете страни, както и в самия надлез. След него, тъй като пътят вече е в урбанизирана територия, оградата продължава до първото кръстовище. В зоната на надлеза от двете страни е предвиден и стоманен парапет.

4. Подобект 16 – пътен надлез на км 127+805

Подобектът се намира между гарите Хан Аспарух и нова Загора. Пресичането е със селскостопански път, който от северната страна е полски, а от южната е с трошенокаменна настилка. Жп линията е разположена в права, мястото е подходящо за изграждане на пътен надлез, който ще обслужва големи площи земеделски земи. Проектната скорост е 30 км/ч., а тегълът на пресичане е 87 т. По-голяма проектна скорост не е необходима, тъй като и от двете страни на надлеза е черен път и ще се движи главно селскостопанска техника, която не може да развие висока скорост. Общата дължина на новопроектирания участък е 457,87 м.



Разработеният вариант на новопроектираното трасе е с габарит Г6 - 1 пътна лента х 3.50м и 2 банкета х 1.25м. Максималният използван надлъжен наклон е 8%. Нивелетно трасето е повдигнато над кота глава релса на 8,50м, за да се осигури необходимия габарит за

премостване на линията и минимални насипни работи по направа на подходите. Проектирането е съгласно Норми за проектиране на селскостопански пътища и напречният наклон е едностранен – 2%.

Предвидена е следната конструкция на пътната настилка:

- Износващ пласт от плътен асфалтобетон 4см
- Долен пласт от непътен асфалтобетон 5см
- Трошен камък с непрекъсната зърнометрия (0-63мм) 40см

Тези дебелини на отделните пластове съответстват на категория на движение тип “леко”.

Дъждовната вода при подходите към съоръжението се отвежда с помощта на откосни отводнителни (италиански) улеи (едностранно разположени) при високите насипи към облицовани окопи.

Преди и след надлеза докдето височината на насипа е над 6м отляво и отдясно е предвиден монтаж на единична предпазна ограда СПО БДС EN1317 H1W5, а в съоръжението е комбинирана стоманена предпазна ограда СПО БДС EN1317 H1W5+BHR1120.

5. Подобект 17- пътен надлез на км 134+350

Подобектът се намира между гарите хан Аспарух и Нова Загора (в землището на с. Стоил Войвода) и представлява пресичане с черен път (селскостопански път). Изграждането на надлез се налага поради големите разстояния до най-близките пресичания и необходимостта от осигуряване на достъп на селскостопанска техника до големи площи земеделски земи. Проектната скорост е 40 км/ч и ъгъл на пресичане от 100 gr. Дължината на участъка е 604,08м. В ситуационно отношение проектната ос на пътя се измества, за да може да се пресече приблизително перпендикулярно оста на ЖП линията /да се намали косотата на пресичането/. Максималният използван надлъжен наклон е 6.5%. Нилеветно трасето е повдигнато на 8.50м над кота глава релса, за да се осигури необходимият габарит за премостване на линията и минимални насипни работи по направа на подходите.

Разработеният вариант на новопроектираното трасе е с габарит Г6 - 1 пътна лента х 3.50м и 2 банкета х 1.25м. Проектирането е съгласно Норми за проектиране на селскостопански пътища и напречният наклон е едностранен, като в кривите е предвидено преоформяне на напречния наклон до съответно 3%, 3%, 5% и 4%..

Предвидена е следната конструкция на пътната настилка:

- Износващ пласт от плътен асфалтобетон 4см
- Долен пласт от непътен асфалтобетон 5см
- Трошен камък с непрекъсната зърнометрия (0-63мм) 40см

Тези дебелини на отделните пластове съответстват на категория на движение тип “леко”.

Дъждовната вода при подходите към съоръжението се отвежда с помощта на откосни отводнителни (италиански) улеи (едностранно разположени) при високите насипи към облицовани окопи.

Преди и след надлеза докъдето височината на насипа е над 6м отляво и отдясно е предвиден монтажът на единична предпазна ограда СПО БДС EN1317 H1W5, а в съоръжението е комбинирана стоманена предпазна ограда СПО БДС EN1317 H1W5+BHR1120.

6. Подобект 18 – пътен надлез на км 145+787

Подобектът е разположен южно от с. Съдиево между гарите Нова Загора и Коньово. Пресичането е със селскостопански път. Надлезът ще обслужва голяма площ земеделски земи. Проектната скорост е 40 км/ч и ъгъл на пресичане от 87 gr. Общата дължина е 480,80 м. В ситуационно отношение проектната ос на надлеза се измества на запад от ЖП прелеза, като пътят е решен с една дясна крива с радиус R=400м. Максималният използван надлъжен наклон е 7%. Нилеветно трасето е повдигнато на 8.80м над кота глава релса, за да се осигури необходимият габарит за премостване на линията и минимални насипни работи по направа на подходите.

Разработеният вариант на новопроектираното трасе е с габарит Г6 - 1 пътна лента х 3.50м и 2 банкета х 1.25м. Проектирането е съгласно Норми за проектиране на селскостопански пътища и напречният наклон е едностранен - 2%.

Предвидена е следната конструкция на пътната настилка:

- Износващ пласт от плътен асфалтобетон 4см
- Долен пласт от непътен асфалтобетон 5см
- Трошен камък с непрекъсната зърнометрия (0-63мм) 40см

Тези дебелини на отделните пластове съответстват на категория на движение тип “леко”.

Дъждовната вода при подходите към съоръжението се отвежда с помощта на откосни отводнителни (италиански) улеи (едностранно разположени) при високите насипи към облицовани окопи.



Преди и след надлеза докъдето височината на насипа е над 6м отляво и отдясно е предвиден монтажът на единична предпазна ограда СПО БДС EN1317 H1W5, а в съоръжението е комбинирана стоманена предпазна ограда СПО БДС EN1317 H1W5+BHR1120.

7. Подобект 19 – пътен надлез на км 151+700/160+300 пешеходна пасарелка

Подобектът се намира югозападно от Коньово в междугарието Коньово – Кермен. Пресичането е с общински път – четвъртокласен № 55505. Настилка на места е от трошен камък. Надлезът ще обслужва прилежащите големи площи земеделски земи. Проектната скорост е 40 км/ч. и ъгъл на пресичане 99 gr. Общата дължина на участъка е 477,07 м. В ситуационно отношение проектната ос на пътя не се измества, запазва се главното направление. Максималният използван надлъжен наклон е 7.85%. Изпъкналата вертикална крива е с R=1010м, като са спазени изискванията за минимална дължина на тангентите на вертикалните криви. Нивелетата е занулена максимално бързо към съществуващия път, в началото и края на проектното трасе, непосредствено преди кръстовището /км 0+000.00/ и съществуващия стоманобетонен мост в края. Нивелетата е задигната над кота глава релса на 8.50м.



Разработеният вариант на новопроектираното трасе е с габарит Г8 - 2 пътни ленти х 3.00м и 2 банкета х 1.00м. Напречният наклон е двустранен 2,5%, като в кривата е предвидено преоформяне на напречния наклон до 7%.

Предвидена е следната конструкция на пътната настилка:

- Износващ пласт от плътен асфалтобетон 4см
- Долен пласт от непътен асфалтобетон 4см
- Асфалтобетонова смес за горен основен пласт /битумизиран трошен камък/ 7см
- Трошен камък с непрекъсната зърнометрия (0-63мм) 35см

Тези дебелини на отделните пластове съответстват на категория на движение тип “средно“.

Дъждовната вода при подходите към съоръжението се отвежда с помощта на откосни отводнителни (италиански) улеи при високите насипи към облицовани окопи. От своя страна облицованите окопи в петите на насипите отвеждат събраните води към канавките на железния път.

Преди и след надлеза докдето височината на насипа е над 6м отляво и отдясно е предвиден монтажът на стоманена предпазна ограда СПО БДС EN1317 H2W4, както и в самия надлез. В самия надлез е предвиден и монтажът на стоманен парапет.

8. Подобект 20 – пътен надлез на км 158+777

Подобектът е разположен западно от Кермен в междугарието Коньово – Кермен. Пресичането е със селскостопански път с габарит средно 5.50 м. Съществуващият прелез към момента е закрит, а железопътната линия е в ремонт.

Настилката на пътя около жп линията е трошенокаменна /баластра/, на места пътят е черен. Прелезът е IV-та категория, видът на прелеза е местен, пресича се 1 коловоз под ъгъл 100g (90°).

В ситуационно отношение проектната ос на пътя се измества, за да може да се пресече приблизително перпендикулярно оста на жп линията /да се намали косотата на пресичането/.

Чрез надлезът ще се осигури достъп до земеделските земи и връзка на селото с път III-555. Проектната скорост е 40 км/ч и ъгъл на пресичане 100 gr. Общата дължина на участъка е 512,75 м. По-голяма проектна скорост не е необходима, тъй като и от двете страни на надлеза е черен път и по него ще се движи главно селскостопанска техника, която не може да развие висока скорост.

Разработеният вариант на новопроектираното трасе е с габарит Г6 - 1 пътна лента х 3.50м и 2 банкета х 1.25м.

Проектът предвижда пътната варианта да се изпълни с асфалтобетонена настилка с всички конструктивни пластове за “леко” движение.

Дъждовната вода при подходите към съоръжението се отвежда с помощта на откосни отводнителни (италиански) улеи (едностранно разположени) при високите насипи към облицовани окопи. След съоръжението отляво на трасето се измества съществуващият напоителен канал в петата на насипа. Отведените води се включват отново към съществуващия канал в края на участъка. Това изместване на канала ще се разработи на следващ етап от проектирането.



9. Подобект 22 – пътен надлез на км 171+620

Намира се югозападно от с. Безмер в междугарието Кермен – Безмер. Пресичането е с общински път JAM 3093. Габаритът е Г8 - 2 пътни ленти х 3.00м и 2 банкета х 1.00м в обхвата на прелеза, а в останалата част се преоформя в Г9 - 2 пътни ленти х 3.25м и 2 банкета х 1.25м. Поради голямата интензивност на движение се предвижда премахване на пресичането на едно ниво и изграждането на надлез над жп линията.

Новопроектираното трасе е проектирано ситуационно и нивелетно с елементи, отговарящи на проектна скорост $V_{пр}=50\text{km/h}$. Ъгълът на пресичане на пътя и жп линията е приблизително 64gr.

В ситуационно отношение проектната ос на пътя се запазва. Пътят е решен в права, като само в началото на трасето има проектирана лява хоризонтална крива с радиус $R1=1000\text{m}$. Общата дължина на проектния участък е 434.60м. Разработеният вариант на новопроектираното трасе е с габарит Г9 - 2 пътни ленти х 3.25м и 2 банкета х 1.25м.

Проектът предвижда пътната варианта да се изпълни с асфалтобетонена настилка с всички конструктивни пластове за “средно” движение.

Дъждовната вода при подходите към съоръжението се отвежда с помощта на откосни отводнителни (италиански) улеи при високите насипи към облицовани окопи в петата на насипите.



10. Подобект 23 – пътен надлез на км 187+590

Разположен е източно от с. Кабиле в междугарието Ямбол – Завой. Пресичането е с местен път между село Кабиле и местността „Ормана“. При самото пресичане пътят е черен с габарит средно 5.0м с трошенокаменна настилка. Настилката на 20м от крайната релса е асфалт, който в момента е силно разрушен, а настилката при прелеза е бетонова. ЖП прелезът е IV-та категория, прелезът е за общо ползване, разположен е в прав участък като се пресича 1 коловоз под ъгъл 100g (90°). След прелеза в посока с. Кабиле има кръстовище.

Изграждането на надлез е предвидено поради голямата площ земеделски земи, които обслужва пътят, а съседните пресичания са на големи разстояния. Надлезът ще обслужва земеделски земи и ще улесни достъпа до защитена местност „Ормана“. Новопроектираното трасе е проектирано ситуационно и нивелетно с елементите, отговарящи на проектна скорост $V_{пр}=40\text{km/h}$ и ъгъл на пресичане 87 gr. Общата дължина на новопроектирания участък е 479,38 м. Разработеният вариант на новопроектираното трасе е с габарит Г6 - 1 пътна лента x 3.50м и 2 банкета x 1.25м.

Проектът предвижда пътната варианта да се изпълни с асфалтобетонена настилка с всички конструктивни пластове за “средно” движение.

Дъждовната вода при подходите към съоръжението се отвежда с помощта на откосни отводнителни (италиански) улеи (едностранно разположени) при високите насипи към облицовани окопи. В началото и в края на трасето отляво са предвидени два покрити окопа с

дължина съответно 18м и 14м, а преди жп линията и двата облицовани окопа минават под измествения път в отвора на надлеза с покрити окопи с дължина 8м.



11. Подобект 24 – пътен надлез на км 192+625

Разположен е югоизточно от с. Завой между селата Завой и Веселиново. Пресичането е с републикански път - третокласен № III-5305 с габарит Г9 - 2 пътни ленти х 3.25м и 2 банкета х 1.25м. Асфалтобетоновата настилка е в добро общо състояние. Съществуващата прелезна настилка е дървена. ЖП прелезът е III-та категория, пресичат се 2 коловоза под ъгъл 100g (90°).

Пътят е в близост до АМ „Тракия“ и се характеризира с висока интензивност на движението. От едната страна се намира новоизграден пътен подлез под АМ „Тракия“, а в другата е съществуващ мост. Проектната скорост е 50 км/ч и ъгъл на пресичане 82 гр. Пътят е проектиран на база КВС и се запазва в права, като в края на новата варианта се стреми да съвпадане със съществуващата ос. Новопроектираният участък е с дължина 480м.

Ситуационно новопроектираното трасе следва съществуващото положение на републиканския път, без да се променят неговите елементи. В нивелетно отношение, реконструируваният участък е разработен с проектни елементи за скорост 60km/h и максимална стойност на надлъжния наклон 6%, което налага реконструкция на съществуващия стоманобетонен мост (плочест водосток). Зануляването откъм А1 се осъществява в края на съществуващата крива преди магистралата и не засяга съществуващия подлез. Ъгълът на пресичане на пътя и жп линията е приблизително 82g.

Запазен е съществуващият габарит Г9 - 2 пътни ленти х 3.25м и 2 банкета х 1.25м.

Проектът предвижда пътната варианта да се изпълни с асфалтобетонена настилка с всички конструктивни пластове за “средно” движение.

Дъждовната вода при подходите към съоръжението се отвежда с помощта на откосни отводнителни (италиански) улеи при високите насипи към монолитно изпълнени окопи. Те от своя страна се заустват към съществуващите окопи. Проектиран е нов плочест водосток на км 0+086.75, към който са заустени монолитните окопи преди надлеза.



12. Подобект 25 – пътен надлез на км 219+390

Разположен е северозападно от с. Церковски (до яз. Цанко Церковски). Пресичането е с общински път BGS 2063 с габарит Г8 - 2 пътни ленти х 3.00м и 2 банкета х 1.00м. Автомобилният път пресича три коловоза – Път 1 и Път 2 от жп линията Пловдив – Бургас и индустриален клон за Винпром Карнобат. Съществуващият прелез е разположен в прав участък на пътя и жп линията и се намира в района на гарата. Оста на пътя пресича жп линията под прав ъгъл, а индустриалният коловоз пресича пътя косо.

Преди прелеза (от южната страна на пресичането) има триклонно кръстовище, а след него (посока север) пътят BGS 2063 преминава от права в лява крива. Проектната скорост е 50 км/ч. Общата дължина на новия участък е 518,98 м и е проектиран на база КВС и част от регулационния план на селото.

Изграждането на надлез над жп линията с цел премахване пресичането на едно ниво се предвижда поради голямата интензивност на натоварването на общинския път.

Разработеният вариант на новопроектираното трасе отговаря на проектна скорост $V_{пр}=50\text{km/h}$. Запазен е габаритът Г8, както и пресичането на пътя и жп линията под прав ъгъл. Проектирано е на база КВС, като проектът засяга и част от регулационния план на с. Гара Церковски.

В началото на участъка е запазена съществуващата ширина на настилка от 9.50м, като пътното платно е уширено според ръб настилка на съществуващия път, за да се достигне необходимата ширина за локалите. След отделянето на локалите платното става две ленти по 3.50м с два тротоара по 2.05м в зоната на естакадата и банкети по 1м в останалата част.

Проектът предвижда пътната варианта да се изпълни с асфалтобетонова настилка с всички конструктивни пластове за “средно” движение.

Дъждовната вода при високите насипи се отвежда с помощта на откосни отводнителни (италиански) улеи към облицовани окопи, които достигат до два изпарителя. При триклонното кръстовище под Улица 1 е предвиден покрит окоп. В останалата част настилка се отводнява посредством напречния и надлъжен наклон и предвидените бордюри. На следващ етап следва да се предвидят дъждоприемни шахти и колектор при локалите и главното направление преди естакадата, както и в най-ниската точка на вдлъбнатата вертикална крива на км 0+668.



13. Подобект 26 – пътен надлез на км 222+220

Намира се северозападно от град Карнобат в междугарието Церковски – Карнобат-запад. Пресичането е с местен път (черен), в землището на с. Церковски с ширина средно 5.00м. ЖП прелезът е IV-та категория, пресича се 1 коловоз под ъгъл 100g (90°). Настилка на прелеза е дървена с ширина 5.00м. Дължината на участъка е 491,56 м.

Предвижда се изграждане на надлез поради това, че съседните пресичания са на големи разстояния, обслужва се голяма площ земеделски земи, ще се движи главно селскостопанска техника и мястото е подходящо за изграждането на надлез.

Разработеният вариант на новопроектираното трасе отговаря на проектна скорост $V_{пр}=40\text{km/h}$ /Норми за проектиране на селскостопански пътища/. По-голяма проектна скорост не е необходима, т.к. и от двете страни на надлеза е черен път и ще се движи главно селскостопанска техника, която не може да развие висока скорост. Ъгълът на пресичане на пътя и жп линията е 100gr.

Разработеният вариант на новопроектираното трасе е с габарит Г6 - 1 пътна лента х 3.50м и 2 банкета х 1.25м.

Проектът предвижда пътната варианта да се изпълни с асфалтобетонена настилка с всички конструктивни пластове за “леко” движение.

Дъждовната вода при подходите към съоръжението се отвежда с помощта на откосни отводнителни (италиански) улеи (едностранно разположени) при високите насипи към облицовани окопи. В началото на трасето отдясно се измества съществуващият земен окоп в

новопроектирания облицован окоп в петата на насипа. Отведените води се включват към същия земен окоп след тръбния водосток.

14. Подобект 27 – пътен надлез на км 230+320

Намира се северозападно от гр. Карнобат в междугарието Церковски – Карнобат – запад. Пресичането е с местен (черен) път с ширина 5.00м. ЖП прелезът е IV-та категория, пресичат се 2 коловоза под ъгъл 100g (90°). Настилка на прелеза по технически паспорт е дървена и с ширина 5.00м.

Предвидено е изграждане на надлез поради близостта на прелеза до жп гарата и голямата площ земеделски земи, които обслужва селскостопанският път.

Разработеният вариант на новопроектираното трасе отговаря на проектна скорост $V_{пр}=30\text{km/h}$ /Норми за проектиране на селскостопански пътища/. Пресичането на пътя и жп линията е изместено леко косо под ъгъл приблизително 91gr.

Разработеният вариант на новопроектираното трасе е с габарит Г6 - 1 пътна лента х 3.50м и 2 банкета х 1.25м.

Проектът предвижда пътната варианта да се изпълни с асфалтобетонена настилка с всички конструктивни пластове за “леко” движение.

Дъждовната вода при подходите към съоръжението се отвежда с помощта на откосни отводнителни (италиански) улеи (едностранно разположени) при високите насипи към облицовани окопи. В края на трасето отдясно е предвиден покрит окоп с дължина 14м.

15. Подобект 28 – пътен надлез на км 241+285

Разположен е северно от село Кликач, между гарите Карнобат и Черноград. Пресичането е с местен черен път с настилка от трошен камък, със средна ширина 4.50м и банкети х 1.00м. ЖП прелезът е IV-та категория, разположен е в прав участък като се пресичат 2 коловоза под ъгъл 100g (90°). Настилка на прелеза е с ширина 5.00м и представлява излят бетон на място, който вече се е напукал и разбил на места от динамичните въздействия.

Предвижда се изграждане на надлез поради близостта на прелеза до населеното място, голямата площ земеделски земи, които обслужва селскостопанският път, както и фактът, че съседните пресичания на жп линията са на големи разстояния. При този вариант трябва да се занули максимално бързо към съществуващата улица в селото, за да се избегнат отчуждения и засягане на входовете на частните имоти. Условието са ограничени откъм населеното място, заради близкото кръстовище, както и непосредствената близост на имотите. Проектният участък попада в регулация преди съществуващия прелез и извън регулация след прелеза, където надлезът е проектиран по КВС.

Разработеният вариант на новопроектираното трасе отговаря на проектна скорост $V_{пр}=30\text{km/h}$ /Норми за проектиране на селскостопански пътища/. Габаритът е Г6 - 1 пътна

лента х 3.50м и 2 банкета х 1.25м. Пресичането на пътя и жп линията е изместено леко косо под ъгъл приблизително 91gr. Общата дължина на новопроектирания участък е 452.76м.

Проектът предвижда пътната варианта да се изпълни с асфалтобетонена настилка с всички конструктивни пластове за “леко” движение.

Дъждовната вода при подходите към съоръжението се отвежда с помощта на откосни отводнителни (италиански) улеи (едностранно разположени) при високите насипи към облицовани окопи.



16. Подобект 29 – пътен надлез на км 244+619

Разположен е северозападно от Черноград между гарите Черноград и Айтос. Пресичането е с общински път BGS 1002 между селищата Тополица и Черноград с габарит Г8 - 2 пътни ленти х 3.00м и 2 банкета х 1.00м. ЖП прелезът е III-та категория, разположен в прав участък на пътя. Оста на пътя пресича жп линията под ъгъл 100g (90°). Настилката на прелеза е дървена с ширина 6.00м.

Предвидено е изграждане на пътен надлез. Пътят е четвъртокласен /асфалтиран/ и се намира в непосредствена близост до гарата. При този вариант оста на новопроектираното трасе се измества, за да се осигури достатъчна дължина на нивелетата за зануляване при спазване на необходимия подмостов габарит, както и за да се спазва необходимият наклон на нивелетата преди триклонното кръстовище /на север/.

Разработеният вариант на новопроектираното трасе отговаря на проектна скорост $V_{пр}=50\text{km/h}$. Запазен е габаритът Г8 - 2 пътни ленти х 3.00м и 2 банкета х 1.00м, а пресичането на пътя и жп линията е косо, с ъгъл на пресичане приблизително 74gr.

Проектът предвижда пътната варианта да се изпълни с асфалтобетонена настилка с всички конструктивни пластове за “средно” движение.

Дъждовната вода при подходите към съоръжението се отвежда с помощта на откосни отводнителни (италиански) улеи при високите насипи към облицовани окопи. От своя страна облицованите окопи в петите на насипите отвеждат събраните води към канавките на железния път.



17. Подобект 30 – пътен надлез на км 248+202

Подобектът е разположен югоизточно от Тополица между гарите Черноград и Айтос. Пресичането е с местен черен път с настилка от трошен камък и широчина 5.00м, който в посока селото преминава в асфалтов. ЖП прелезът е IV-та категория и е разположен в прав участък на пътя. Оста на пътя пресича жп линията под ъгъл 100g (90 °). Пътят преминава от права в криви веднага след прелеза. Настилката на прелеза е с широчина 5.00м и представлява излят бетон на място, който вече се е напукал и разбил на места от динамичните въздействия.

Изграждането на надлез се налага поради близостта на прелеза до населеното място и голямата площ земеделски земи, които обслужва селскостопанският път. При този вариант оста на новопроектираното трасе се прекарва така, че да се избегнат отчуждения и засягане на частните имоти в непосредствена близост до съществуващия прелез.

Разработеният вариант на новопроектираното трасе отговаря на проектна скорост $V_{пр}=30\text{km/h}$ /за хълмист терен според Нормите за проектиране на селскостопански пътища/. Габаритът е Г6 - 1 пътна лента 3.5м и 2 банкета х 1.25м. В началото на участъка новопроектираният път се занулява ситуационно и нивелетно към съществуващия асфалтов път. Пресичането на пътя и жп линията е изместено леко косо под ъгъл приблизително 97gr.

Проектът предвижда пътната варианта да се изпълни с асфалтобетонена настилка с всички конструктивни пластове за “леко” движение.

Дъждовната вода при подходите към съоръжението се отвежда с помощта на откосни отводнителни (италиански) улеи при високите насипи (едностранно разположени) към облицовани окопи. Преди надлеза отляво водата се отвежда по облицования окоп в петата на насипа към съществуващото дере, а отдясно се оттича по терена, който пада към чешмата и от нея тръгва съществуващ окоп. След надлеза от двете страни са проектирани облицовани окопи, като отдясно след съществуващия тръбен водосток продължава по канала от чешмата. За да се запази асфалтирания площад пред жп гарата, чешмата, както и канал, който отвежда водата от чешмата, преди и след надлеза отдясно са проектирани подпорни стени.



18. Подобект 31 – пътен надлез на км 253+520

Разглежданият подобект се намира североизточно от с. Поляново. Пресичането е с общински път BGS1003 с габарит Г8 - 2 пътни ленти х 3.00м и 2 банкета х 1.00м.

Съществуващата прелезна настилка е излят бетон на място, а пътната настилка е асфалтова. ЖП прелезът е IV-та категория, пресичат се 2 коловоза под ъгъл 100g (90°). Проектната скорост е 50 км/ч.

Предвижда се изграждане на надлез, тъй като пътят е четвъртокласен /асфалтиран/ и се явява основна връзка между селата Поляново и Карагеоргиево. Пътят е основна връзка между селата Поляново и Карагеоргиево и осигурява достъпа до земеделските земи от двете страни на жп линията и движението по него е сравнително интензивно. При този вариант оста на новопроектираното трасе се измества, за да се изтеглят хоризонталните криви настрани от пресичането и да се спази изискването за минимална дължина на права между две криви. Така и новопроектираното съоръжение ще бъде в права.

Разработеният вариант на новопроектираното трасе е с габарит Г8 - 2 пътни ленти х 3.00м и 2 банкета х 1.00м и отговаря на проектна скорост $V_{пр}=50\text{km/h}$. Запазен е габаритът Г8, както и ъгълът на пресичане /приблизително $100\text{gt}/$.

Проектът предвижда пътната варианта да се изпълни с асфалтобетонена настилка с всички конструктивни пластове за “средно” движение.

Дъждовната вода при подходите към съоръжението се отвежда с помощта на откосни отводнителни (италиански) улеи при високите насипи към облицовани окопи. От своя страна облицованите окопи в петите на насипите отвеждат събраните води към канавките на железния път или към новопроектирания водосток км 0+080 (при съществуващото дере).



19. Подобект 32 – пътен надлез на км 260+921

Разглежданият подобект се намира между гр. Айтос и с. Малка поляна. Категорията му е четвърта и пресичането е с общински път BGS2007 с нестандартен габарит - 1 пътна лента х 4.50м и 2 банкета х 1.50м. Дължината на участъка е 620 м.

Предвижда се изграждане на надлез поради голямата интензивност на движението и подходящото място за изграждане на съоръжение. Ситуационно и нивелетно елементите на новопроектираното трасе отговарят на проектна скорост $V_{пр}=50\text{km/h}$. Мястото на пресичане ситуационно е изместено по нарастване на километража на жп линията спрямо съществуващия прелез. Това се налага, за да се запази направлението на пътя преди и след прелеза и новият надлез да бъде перпендикулярен на жп линията и в права.

Разработеният вариант на новопроектираното трасе е с габарит Г8 - 2 пътни ленти х 3.00м и 2 банкета х 1.00м.

Проектът предвижда пътната варианта да се изпълни с асфалтобетонена настилка с всички конструктивни пластове за “средно” движение.

Дъждовната вода при подходите към съоръжението се отвежда с помощта на откосни отводнителни (италиански) улеи при високите насипи към облицовани окопи. След жп линията окопите на пътя преминават под селскостопанския път в отвора на съоръжението в покрити окопи с дължина 6м от двете страни на пътя.



По време на експлоатацията ще се извършват дейности, свързани с обслужването на жп линията.

Дейности и съоръжения, в които се очаква да са налични опасни вещества от Приложение № 3 към ЗООС

По време на изграждането на пътните надлези и подлези ще се използват опасни вещества от Приложение № 3 към ЗООС - дизелово гориво. На отделните площадки няма да се съхранява дизелово гориво.

В периода на експлоатация на железопътната линия и съоръженията към нея не се извършват дейности с опасни вещества.

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

Самото реализиране на инвестиционното предложение е свързано с изграждане на нова и промяна на съществуващата пътна инфраструктура.

Предвижда се закриване на съществуващите прелези и замяната им с пътни надлези за осигуряване на безопасно пресичане на двете инфраструктури на две нива. 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, са съществуващи и 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, след провеждане на процедурите по отчуждаване или на територията на близките железопътни гари.

II.8. Програма за дейностите, включително за строителство, експлоатация и фазите на закриване, възстановяване и последващо използване

Инвестиционното предложение за „Премахване на прелезите и изграждане на надлези/подлези за железопътния участък Пловдив – Бургас“ ще се реализира след получаване на положително решение по ОВОС или преценка за липсата на необходимост от такава.

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 техническия проект.
- Проектиране и одобряване на подробен устройствен план – парцеларен план за засегнатите територии.

2. Строителство:

- Изпълнение на дейностите по строителството на всеки от подобектите (подлези и надлез) в обхвата на инвестиционното предложение.

3. 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/или от одобряващите органи.

Всички дейности, свързани със строителството: депонирането и съхранението на излишните изкопни земни маси, почва и камъни, временното и постоянното депониране на хумус, както и почистването на строителните площадки и рекултивацията на засегнатите терени, се представят в проект за организация и изпълнение на строителството (ПОИС) от фирмата изпълнител на строежа, след съгласуване на проектната документация на работния проект с компетентните органи и издаването на разрешение за строеж.

Строителството на инвестиционното предложение ще бъде финансирано чрез Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020г.

Предвижда се дълготрайно ползване на обектите в съответствие с изискванията на нормативната уредба.

Експлоатационният период на обектите, предмет на строителство, се определя от амортизацията на инженерната инфраструктура.

В конкретното инвестиционно предложение липсват фази на закриване, възстановяване и последващо използване на съоръженията. В периода на експлоатация периодично се прави поддръжка и ремонт на съоръженията, когато това се наложи. Програмата за тези дейности се залага в проекта за организация на строителството, придружаваща техническите проекти.

II.9. Предлагани методи на строителство

Премахването на прелезите и изграждането на надлези/подлез в железопътния участък Пловдив – Бургас ще се извърши по одобрени проекти съгласно изискванията на Закона за устройство на територията (ДВ бр. 1/2001 г., посл. изм. и доп. ДВ бр. 35/2015г.), разработени в съответствие със строителните, техническите, противопожарните, санитарно-хигиенните и екологичните норми и стандарти.

Основните строителни дейности са:

- *земни работи* - отстраняване на хумуса и временното му депониране в границите на строителната полоса; изкопни работи за оформяне на земното легло на всеки от подобектите; полагане на несортиран трошен камък, битумизиран трошен камък, неплътен и плътен асфалтобетон и асфалтова настилка; временни пътища за периода на строителство, рекултивация на строителната полоса;
- *комплексни строителни работи* (кофражи, армиране, изливане на бетон) - при строителство на всеки от подобектите;
- *монтажни работи* - основно заваръчни работи на стоманените съоръжения;
- *транспортна дейност* – превоз на земни маси, строителни материали и оборудване от/до складови бази по републиканската пътна мрежа и временни пътища на строителните площадки.

Всички предвидени строителни операции ще бъдат обхванати в ПБЗ, приложен към проекта, с регламенти за мероприятия и дейности, осигуряващи безопасност при работа с видовете материали, строителна техника и др.

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

По време на строителството на обекта на инвестиционното предложение основният ресурс, който ще се използва, са земите, върху които ще бъдат изградени надлезите и подлеза.

Вода ще се използва за:

- приготвяне на бетонови смеси и други строителни разтвори;
- навлажняване на временните пътища и строителни площадки;
- предотвратяване на емисии от прах във въздуха;
- битови нужди на персонала.

При експлоатацията на инвестиционното предложение основните технологични процеси не са свързани с потребление на вода. Вода ще се използва за битови нужди от персонала. Водата за посочените нужди ще се доставя от мрежата на водоснабдителните дружества на съответните територии и селища на основата на сключен договор с ВиК оператора.

По време на строително-монтажните работи по премахване на прелезите и изграждане на надлези/подлези ще се използват горива за строителната механизация, основно дизелово гориво. Необходимата ел. енергия за заваръчни и други монтажни работи ще се осигурява от дизелови генератори. Приблизителните годишни количества ще се определят на база технически проект.

При експлоатацията на съоръженията - предмет на настоящото инвестиционно предложение, ще се използва електроенергия за сигнализацията и другите елементи, свързани с надеждността и безопасността на технологичните процеси. Приблизителната годишна консумация на ел. енергия ще се определи на база технически проект.

Реализацията на инвестиционното предложение не е свързана с добив или използване на дървен материал.

Минералните суровини, инертните материали и дървен материал ще се доставят като стоков продукт от пазара.

При извършване на предвидените строително-монтажни дейности няма да се използват други природни ресурси. Всички необходими материали и суровини ще бъдат доставяни като стоков продукт от пазара.

При последващата експлоатация на обекта също няма да се използват природни ресурси.

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

Дейностите по събиране, съхранение и транспортиране и обезвреждане на генерираните отпадъци при реализирането на инвестиционното предложение ще се извършва в съответствие с изискванията на Закона за опазване на околната среда (ЗООС), Закона за управление на отпадъците (ЗУО) и Наредбата за управление на строителните отпадъци и за влагане на рециклирани строителни материали.

По време на строителството основно ще се генерират различни по вид отпадъци при разчистване и подготовка на строителната площадка, изкопни дейности, оформянето и профилирането на земното легло, полагането на несортиран трошен камък и полагането на асфалтови смеси, местата за складиране на строителни материали, временни монтажни площадки, местата за домуване на строителната и монтажна техника, както и на местата за временни битови лагери на работещите.

Основно ще се генерират изкопани земни и скални маси, смесени строителни отпадъци, фрезована асфалтова настилка, отпадъци от бетон, пластмасови, метални и битови отпадъци.

Изкопните земни маси ще бъдат използвани за направа на насипи и обратни засипки.

Обособяването на места за съхранение на хумус, земни маси и строителни материали ще се извършва извън териториите на защитените зони.

Генерираните битови отпадъци в района на всеки от подобектите ще се събират в специални контейнери и ще се предават към общинските депа за битови отпадъци.

Дейностите по премахването на прелезите и изграждането на надлези/подлези предопределят образуването на следните отпадъци по време на строителството:

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 на подобектите 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 новите надлези и подлези. 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

Обект: Подготовка на проект „Рехабилитация на железопътния участък Пловдив – Бургас – Фаза 2“
 Проект 2: Поз. 2 – Премахване на прелезите и изграждане на надлези/подлези за железопътния участък Пловдив – Бургас

ИНФОРМАЦИЯ
 за преценяване на
 необходимостта от
 извършване на ОВОС на
 инвестиционно предложение

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 събаряне, различни от упоменатите в 170901, 170902 и 170903	От разкъртване на трошено-каменна настилка и от ново строителство на водостоци и др. съоръжения
3	17 01 01	Бетон	Демонтаж на бетонови бордюри и съществуващи бетонови облицовани окопи
4.	17 03 02	Асфалтови смеси, съдържащи други вещества, различни от упоменатите в 17.03.01	От разваляне и фрезоване на съществуващата асфалтобетонена настилка
5.	17 04 05	Желязо и стомана	Демонтаж на стоманен парапет; демонтаж на единична еластична ограда
6.	16 01 03	Излезли от употреба гуми	От аварийна подмяна на гуми на транспортна и строителна техника

11.3. Опасни отпадъци

Опасни отпадъци има вероятност да се генерират предимно от разрушаване на съществуващата пътна настилка и при аварийна/непредвидена подмяна на някои части, масла, филтри и консумативи на транспортната и строително-монтажната техника, както и при аварийни разливи на масла и неотопродукти.

№	Вид на отпадъка		Произход
	Код	Наименование	
1	2	3	4
1	17 03 01*	Асфалтови смеси, съдържащи каменовъглен катран	Асфалтови смеси от битумизирана основа на пътното платно.
2	13 02 05*	Нехлорирани моторни, смазочни и масла за зъбни предавки на минерална основа	Отработени масла от двигатели и редуктори на транспортна и строително-монтажна техника

Обект: Подготовка на проект „Рехабилитация на железопътния участък Пловдив – Бургас – Фаза 2“
 Проект 2: Поз. 2 – Премахване на прелезите и изграждане на надлези/подлези за железопътния участък Пловдив – Бургас

ИНФОРМАЦИЯ
 за преценяване на
 необходимостта от
 извършване на ОВОС на
 инвестиционно предложение

3	13 01 10*	Нехлорирани хидравлични масла на минерална основа	При аварийна подмяна на хидравличните масла от транспортна и строително-монтажна техника
4.	16 01 07*	Маслени филтри	При аварийна подмяна на маслени филтри на транспортно-монтажна и строителна техника
	16 01 13*	Спирачни течности	При аварийна подмяна на спирачна течност от неизправни спирачни системи на обслужващите автомобили и строителна техника
	16 01 14*	Антифризни течности	При аварийна подмяна на охлаждащи двигателите течности от неизправни охладителни системи на обслужващите автомобили, строителна и монтажна техника
5.	16 06 01*	Оловни акумулаторни батерии	Аварийна подмяна на акумулаторни батерии на транспортна и строително-монтажна техника
6.	17 05 05*	Земни маси, съдържащи опасни вещества	Изтичане на петролни масла/продукти при аварийни ситуации на строително-монтажна и транспортна техника

Предвидено е подмяната на отработени масла от механизацията и транспортната техника да става в базата на организацията изпълнител на строителните работи или в специализирани сервиси. При аварийната подмяна на масла (хидравлични, моторни и др.), на маслени филтри и на оловни акумулаторни батерии на площадката на обекта е необходимо те да се събират в затваряеми метални съдове, при което да се осигурява и гарантира невъзможността от евентуални разливи. Аварийната подмяна на консумативите ще се извършва на площадки с уплътнен изолационен материал, непозволяващ проникване на нефтопродукти в почвата.

Събиране, съхраняване и транспортиране на битови и строителни отпадъци

Предаването и приемането на битовите и строителните 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 от ЗУО за съответната дейност и отпадъци със съответния код съгласно Наредба № 2 от 23.07.2014 г. за класификация на отпадъците.

✓ Битови отпадъци.

Битовите отпадъци, посочени в Таблица 1, ще се събират и транспортират до депо за битови отпадъци по силата на договор с фирмата-концесионер, обслужваща съответната община. 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 сключи договор за изграждане на инвестиционно предложение „Премахване на прелезите и изграждане на надлези/подлези за железопътния участък Пловдив – Бургас“. При сключване на договора фирмата ще разработи и съгласува с компетентните органи План за управление на строителните отпадъци като част от инвестиционния проект, в съответствие с разпоредбите на чл. 11 от ЗУО.

При издаване на разрешение за строеж за инвестиционното предложение, строителните отпадъци ще се третира 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 или ще се предават за транспортиране и последващо третиране на физически или юридически лица, притежаваща регистрационен документ и/или разрешение по чл. 67 от ЗУО.

Събиране, съхранение, транспортиране и третиране на опасни отпадъци

Остатъци от асфалт (свързващ асфалтов пласт – биндер и износващ пласт) при повърхностното нанасяне на асфалтовите покрития и разбиване на съществуваща асфалтова настилка ще се събират в метални контейнери и ще се предават за последващо третиране на физически или юридически лица, които притежават Разрешение по чл. 67 от ЗУО за извършване на дейности по оползотворяване (подготовка за повторна употреба, рециклиране, друго оползотворяване) или обезвреждане или притежават комплексно разрешително, за конкретния вид отпадък въз основа на писмен договор.

В случай на генериране (при аварийни ситуации) на отпадъци, притежаващи опасни свойства, ще се събират разделно на мястото на образуването (на местата за домуване или на площадките на подобектите) в затворени метални варели/контейнери и своевременно ще се предават въз основа на писмен договор за транспортиране, оползотворяване и/или обезвреждане на лица, притежаващи разрешение по чл. 67 от ЗУО за извършване на дейности по оползотворяване (подготовка за повторна употреба, рециклиране, друго оползотворяване) или обезвреждане или притежават комплексно разрешително, за конкретния вид отпадък въз основа на писмен договор.

По време на експлоатацията на ИП

По време на експлоатацията на надлезите и подлеза в железопътния участък Пловдив – Бургас, се очаква да се генерират отпадъци основно от ремонтни дейности и от обслужване на съоръженията (почистване на отводнителни канавки, тротоари, банкети). Различните по вид отпадъци, генерирани при експлоатация на надлезите и подлеза, които ще се събират от съответните служби по поддръжка, ще се предават за последващо третиране на физически или юридически лица, които притежават Разрешение по чл. 67 от ЗУО за извършване на дейности по оползотворяване (подготовка за повторна употреба, рециклиране, друго оползотворяване) или обезвреждане или притежават комплексно разрешително, въз основа на писмен договор, за конкретния вид отпадък.

Залпови замърсявания ще възникват само при аварийни ситуации и/или транспортни произшествия, превозващи опасни вещества и опасни отпадъци или при криминално изхвърляне на опасни отпадъци. Аварийните ситуации са с малка вероятност от възникване и непредвидими като време, място и интензивност на замърсяването. При аварийни ситуации, незабавно се уведомяват компетентните служби (Полиция, НС ПБЗН, МОСВ, МЗ), съгласно изискванията на чл. 42, ал. 1 от ЗУО и ПМС № 53/19.03.1999 год. за третиране и транспортиране на производствени и опасни отпадъци и Наредбата за прилагането му с приложенията към нея, където са описани първите мерки за ограничаване на вредното въздействие. При разлив на течните отпадъци, същите ще се събират посредством адсорбенти, в метални контейнери/варели и ще се транспортират и предават на юридически лица, притежаващи Разрешение по чл. 67 от ЗУО или комплексно разрешително за извършване на дейности по оползотворяване (подготовка за повторна употреба, рециклиране, друго оползотворяване) или обезвреждане, въз основа на писмен договор, за конкретния вид отпадък.

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

Местоположението, размерът и продължителността на строителния процес са определящи по отношение на възникването на негативни въздействия върху околната среда.

Най-общо мерките за ограничаване на отрицателните въздействия върху компонентите и факторите на околната среда са:

- **Атмосферен въздух**

Мерките за намаляване на отрицателните последици са в пряка връзка с очакваното въздействие върху атмосферния въздух с неговите характеристики – вид, обхват, продължителност и обратимост както и нивото на замърсяване.

По време на строителство

В периода на строителните работи атмосферния въздух ще се замърсява с прах и отпадъчни газове от работата на ДВГ на строителната техника и товарните ППС при извършване на изкопни работи, отделяне на полиароматни въглеводороди, формиращи се при асфалтополагането изграждане на съоръженията, товаро-разтоварни работи на насипни строителни материали, земни маси и строителни отпадъци.

Местата на временно складиране на насипните инертни материали и строителни отпадъци ще бъдат източници на неорганизираните емисии при сухо и ветровито време. Мерките, които следва да бъдат предприети, за да се смекчи/намали негативното въздействие върху околната среда, са следните:

- Да се уточнят местата за зоните за временно съхраняване на инертни материали, както и площадките за депониране на отпадъци, свързани с подготовка на временна приобектова база след съгласуване с общинската администрация;
- Местата за временно съхранение на насипни инертни материали и строителни отпадъци при сухо и ветровито време да се омокрят, за да се намалят неорганизираните емисии на прах;
- След приключване на строителните работи на даден участък, местата за временно складиране на инертни материали и строителни отпадъци, своевременно да се почистват, като отпадъците се извозят на отредените за депониране на строителни отпадъци места;
- Да не се допуска да работят строителни машини и ППС с неизправни двигатели с вътрешно горене и да не работят на празен ход;
- Да не се допуска извънгабаритно товарене на ППС с насипни материали (баластра, пясък, земни маси и пр.) и да се осигури техника със закрити транспортни отделения.

По време на експлоатация

По време на експлоатацията атмосферният въздух ще се замърсява основно от трафика по пътя, което ще се изразява основно в отделяне на изгорели газове от двигателите на автомобилите и от неорганизираните емисии на прах от пътното платно.

Очаква се емисионно натоварване на атмосферния въздух в района на всеки от подобектите вследствие на тяхното изграждане, както и зоните на разпространение и обхватът

на това емисионно въздействие да бъде незначително, локално, временно и да засегне предимно територията на работните пътни подучастъци.

- **Води**

повърхностни води

по време на строителство

- спазване на съгласуваните и одобрени работни проекти;
- използване на изправна строителна и транспортна техника;
- доставяне на химични тоалетни за хигиенните нужди на персонала.

по време на експлоатацията

- спазване на нормативните изисквания за експлоатация в пътния транспорт.

подземни води

по време на строителство

- спазване на съгласуваните и одобрени работни проекти.

по време на експлоатацията

- спазване на нормативните изисквания за експлоатация в пътния транспорт.

- **Земни недра**

период на строителство

- спазване на съгласуваните и одобрени работни проекти.

по време на експлоатацията

- спазване на нормативните изисквания за експлоатация в пътния транспорт.

- **Почви**

- Изземване на хумусния слой и депонирането му на временни депа, като в последствие се използват за рекултивация на нарушени терени и при залесяването и възстановяването на зелените площи, съгласно Наредба 26/22 март 2002 година.

- **Растителен и животински свят**

- Да не се допуска престой на ремонтна и строителна механизация извън определените за целта места.
- Да се направи точно маркиране на маршрутите за подходите към строителните площадки, за да се избегне допълнителното утъпкване на растителността.

- Строителните работи в границите на защитените зони да се извършват извън размножителния сезон на повечето животински видове (от 1 април до 30 юни).
- В защитените зони да не се допускат никакви дейности извън строителните граници.

• Отпадъци

Преди начало на строителните дейности

- Разработване на План за управление на строителни отпадъци, в съответствие с чл. 11, ал. 1 на ЗУО в обхват и съдържание, определени с Наредбата за управление на строителните отпадъци и за влагане на рециклирани строителни материали;
- Преди началото на строителството, местоположението на депа и временните депа за земни и скални маси, които ще се използват на обекта да бъде съгласувано със съответната общинска администрация, на чиято територия е съответното депо, съгласно чл. 19, ал. 1 от ЗУО.

По време на строителството

- Третирането на строителните отпадъци да се извършва съгласно одобрен План за управление на строителните отпадъци, за съответен етап, включен в обхвата на инвестиционните проекти по глава осма от Закона за устройство на територията, одобрен по реда на чл. 11, ал. 4 от ЗУО.
- Образуваните отпадъци да се събират разделно и предварително съхраняват на площадки до предаването им за третиране, съгласно изискванията на Глава II, Раздел I на Наредба за изискванията за третиране и транспортиране на производствени и опасни отпадъци, на определените за това места, приета с ПМС № 53/19.03.1999 г. Събирането на отпадъци да се осъществява по схема в съответствие с изискванията на нормативната уредба по управление на отпадъците;
- Отпадъците да се предават за третиране единствено на лица, които притежават Разрешение по чл. 67 и/или Регистрация за дейности с отпадъци по чл. 78 от ЗУО в случаите, разрешени от ЗУО за извършване на дейности по оползотворяване (подготовка за повторна употреба, рециклиране, друго оползотворяване) или обезвреждане или притежават комплексно разрешително, въз основа на писмен договор;
- Използване на технически изправни транспортни средства за транспортиране на опасни и производствени отпадъци на територията на строителните площадки, както и извън тях. Транспортиране на опасни отпадъци да се извършва само в затворени метални контейнери/варели;
- Изкопаните излишни земни и скални маси да бъдат предавани приоритетно за оползотворяване преди обезвреждане (депониране);

- Местата за оползотворяване или депониране на излишни земни и скални маси да се съгласуват със съответната общинска администрация, съобразно регионалната или общинска система за управление на отпадъците.
- Строителните отпадъци да се третират и транспортират от възложителя на строежа, от собственика на строителни отпадъци или от друго лице, отговарящо на изискванията на чл. 35 от ЗУО въз основа на писмен договор, чл. 19 от ЗУО и в съответствие с Наредба по чл. 22 на ЗУО на Общинския съвет за условията и реда за събирането, транспортирането, оползотворяването и обезвреждането на строителни отпадъци и да се управляват в съответствие с Наредба за управление на строителни отпадъци и за влагане на рециклирани строителни материали;
- Отпадъчните при аварийна подмяна петролни масла да се събират по начин, който позволява тяхното регенериране - в затворени съдове, които са химически устойчиви, не допускат разливане или изтичане, маркирани са и се съхраняват на закрито;
- Използване на технически изправни строителни машини с цел ограничаване на аварийна/непредвидена подмяна на консумативи (генерирани опасни отпадъци);
- В случаите на аварийно изпускане на масла или други замърсители е необходимо незабавно да се отстранят замърсените земни маси и да се транспортират до площадка за отпадъци, лицензирана за този вид отпадъци;
- След приключване на строителните работи на даден строителен участък, местата за временно складиране на инертни материали и строителни отпадъци, своевременно да се почистват, като отпадъците се извозят на отредените за третиране на строителни отпадъци места в съответствие със ЗУО;
- Площадките за предварително съхранение на строителни материали и отпадъци да бъдат разположени в границите на обхвата на жп линията в отчуждената полоса, където има достатъчно площи.

По време на експлоатация

- Отпадъците, генерирани по време на експлоатация на надлезите и подлеза, да се транспортират (от службите по поддръжка) за оползотворяване и/или обезвреждане на Регионална система за управление на отпадъците, към съответните общини, съгласно чл. 12, т. 1 на ЗУО.
- Службите по поддръжка да осигурява съдове за събиране на отпадъците и транспортиране до съоръжения за тяхното третиране, съгласно чл. 12, т. 2 на ЗУО.
- Службите по поддръжка и експлоатация да събира разделно изхвърляните опаковки.

- Шум
- Завишени шумови нива може да се очакват само по време на строителството на строителната площадка на съответния подобект, в резултат на работата на строителната механизация и извършването на различните строително-монтажни работи. За гарантиране спазването на нормативните изисквания за шум за жилищните райони на населените места ще бъде изготвена оценка на акустичната обстановка и шумовото натоварване в територията в съответствие със санитарно-хигиенните изисквания, регламентирани в Наредба №6. При доказана необходимост от намаляване и ограничаване на разпространението на шума ще се проектират и изградят транспортни шумозащитни съоръжения, с което се цели постигане на хигиенните норми за шумови нива в населените места, в близост до подобектите – надлези и подлези.
- За предотвратяване на неблагоприятни условия се предвиждат и спазването на следните мерки:
 - а) а) ограничаване на работните часове във времевите зони, определени от местните власти;
 - б) б) лични предпазни средства на работниците за защита от шум;
 - в) в) поддържане на техническата изправност на строителната механизация, с цел ограничаване на вредните шумови емисии.

- **Здравно-хигиенни аспекти**

Профилактични мерки по отношение опазване здравето на работещите

- Употреба на лични предпазни средства;
- Работниците да бъдат снабдени с подходящо за сезона работно облекло;
- Медицински – добро взаимодействие с отговорната служба по трудова медицина: провеждане на предварителните медицински прегледи (професионален подбор) съобразно изискванията чрез стриктно спазване недопускането на лица с противопоказания за характера на работа; провеждане на периодични медицински прегледи в изисквания срок, обем от изследвания и специалисти; организиране на рационален режим на труд и почивка; организиране на съответен хранително-питеен режим;
- Разработване на инструкции и планове за безопасна работа.

Профилактични мерки по отношение опазване здравето на населението

- Въвеждане на добра работна организация – строго определени маршрути на движение на пътно-строителната техника, лимитиране на работата на празен ход,

работа само през деня и др. с цел недопускане увреждане на здравето и чувството за комфорт на населението;

- Правилно съхраняване и употреба на бои и разтворители в защитени складови помещения.

II.13. Други дейности, свързани с инвестиционното предложение (например добив на строителни материали, нов водопровод, добив или пренасяне на енергия, жилищно строителство, третиране на отпадъчните води)

Не се предвиждат други дейности.

II.14. Необходимост от други разрешителни, свързани с инвестиционното предложение

По-долу са обобщени основните разрешения, съгласувания и процедури, свързани с реализацията на проекта в контекста на спазване на екологичното законодателство в Република България и Европейския съюз, които са необходими успоредно или след приключване с постановен административен акт на настоящата процедура по Преценяване на необходимостта от ОВОС:

1. Проектиране и одобряване на подробни устройствени планове, на основание приключила процедура по преценяване на необходимостта от извършване на Екологична оценка за следните планове по реда на ЗУТ с компетентен орган МРРБ:

- ПУП - Подробен устройствен план;
- ПРЗ - План за регулация и застрояване - площни спомагателни съоръжения;
- ПП - Парцеларен план за засегнатите терените, извън урбанизираните територии.

4. Съгласуване по закона за културното наследство - Писмо на МК – НИНКН с рег. № 4800-85/29.07.2015 год.
5. Положително становище на РСПБЗН;
6. Съгласуване за пресичане на водоснабдителни тръбопроводи, по реда на ЗУТ, от съответното дружество - ВиК оператор в района;
7. Съгласуване за пресичане на електропроводи, по реда на ЗУТ, от съответното електроразпределително дружество в района;
8. Съгласие и определяне на място за депониране на земни маси по реда на Закона за управление на отпадъците, съгласуване със съответната община, в която попада площадката за депониране;
9. Придобиване на имотите, необходими за реализация на проекта и промяна на предназначението им;
10. Разрешение за строеж, по реда на ЗУТ с компетентен орган МРРБ.

II.15. Замърсяване и дискомфорт на околната среда

Реализацията на инвестиционното предложение може да доведе до дискомфорт по време на строителните работи по премахването на прелезите и изграждането на надлези и подлези чрез възможно повишаване на шумовите нива и запрашеност от използваната техника. Не се очаква наднормено замърсяване и дискомфорт на околната среда.

Евентуалните замърсявания ще се изразяват в отделяне на ограничени количества вредни емисии на вещества в атмосферата в резултат от работата на строителната техника, което ще бъде временно.

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

II.16. Риск от аварии и инциденти

По своята същност реализацията на Инвестиционното предложение не предвижда дейности, които могат да доведат до аварии и инциденти, застрашаващи околната среда и човешкото здраве.

Риск от инциденти по време на строителството

Ще бъдат свързани най-вече при неспазване техниката за безопасни условия на труд по време на строително-монтажните работи.

При нарушение на Плана за безопасност и здраве и при нарушена технологична последователност на СМР в съответствие с предварително изготвен „Работен проект за организация и изпълнение на строителството (РПОИС)“ са възможни инциденти по време на строителството.

Риск от инциденти по време на експлоатацията

Произтичат от неспазване правилата за движение на превозните средства, несъобразяване с ограниченията на скоростта на движение, както и непредвидими аварийни ситуации.

III. Местоположение на инвестиционното предложение

III. 1. План, карти и снимки, показващи границите на инвестиционното предложение, даващи информация за физическите, природните и антропогенните характеристики, както и за разположените в близост елементи на Националната екологична мрежа и най-близко разположените обекти, подлежащи на здравна защита и отстоянията до тях

Местоположението на предмета на инвестиционното предложение е представен в Приложение 1.

Във физикогеографско отношение подобектите на инвестиционното предложение са разположени в Югоизточна България. Не се засягат защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии. В участък 2 се засягат две защитени зони по смисъл на Закона за биологичното разнообразие – защитени зони от мрежата „НАТУРА 2000:

1. Защитена зона BG0002028 „Комплекс Стралджа“ за опазване на дивите видове птици при подобект „пътен надлез на км 219+390, попадащ в землищата на с. Церковски и с. Венец, община Карнобат, област Бургас;
2. Защитена зона BG0000196 „Река Мочурица“ за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна при подобект „пътен надлез на км 241+285, попадащ в землището на с. Кликач, община Карнобат, област Бургас.

За териториите, необходими за реализиране на инвестиционното предложение, ще се изготви ПУП и ще бъдат проведени процедури за отчуждаване.

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

Инвестиционното предложение за „Премахване на прелезите и изграждане на надлези/подлези за железопътния участък Пловдив – Бургас“ обхваща подобекти – надлези и подлези, разположени на територията на областите: Пловдив, Стара Загора, Сливен, Ямбол и Бургас, както следва:

Област Пловдив – община Марица в землищата на населени места с. Рогош, с. Маноле и с. Манолско Конаре и община Раковски в землището на с. Белозем;

Област Стара Загора - община Стара Загора в землищата на с. Михайлово, с. Калояновец, с. Християново, с. Еленино, с. Калитиново, с. Хрищени, с. Горно Ботево, с. Дълбоки и с. Хан Аспарухово и община Братя Даскалови в землището на с. Опълченец и . Мирово;

Област Сливен - община Нова Загора в землищата на с. Събрано, с. Стоил Войвода, с. Съдиево и с. Коньово и община Сливен в землището на гр. Кермен;

Област Ямбол - община Тунджа в землищата на с. Безмер, с. Кабиле и с. Завой;

Област Бургас - община Карнобат в землищата на с. Церковски, с. Венец, гр. Карнобат, с. Кликач, и община Айтос в землищата на с. Тополица, с. Карагеоргиево, с. Черноград и гр. Айтос.

Проектът поради големия си обхват е разделен на два участъка:

- Участък 1 от км 18+607 (Скуtare) до км 102+020 (Стара Загора);
- Участък 2 от км 115+115 (Калитиново) до км 260+921 (Айтос).

Обхватът на проекта се определя от местоположението на съществуващите прелези по VIII –ма железопътна линия, които ще бъдат премахнати и заменени с пресичания на две нива, посредством пътни надлези и пътен подлез. В прединвестиционното проучване е установено, че за някои от прелезите, технически е невъзможно да се разположат съоръженията за пресичания на две нива на местата на съществуващите прелези, поради плътното застрояване, затова са предложени алтернативни решения за реализиране на пресичанията на друго километрично местоположение от жп линията, като е съобразено с възможностите за осигуряване на пътни връзки.

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“ (НКЖИ) или от търговци, получили концесия при условията и по реда на Закона за концесиите.”

Съгласно глава шеста от Закона за пътищата ще се извършат необходимите отчуждения за осигуряване на необходимите площи за изграждане на надлезите и подлеза. Отчуждителните процедури ще се провеждат в съответствие със Закон за опазване на земеделските земи, Правилник за прилагане на Закона за опазване на земеделските земи, Правилник за прилагане на Закона за собствеността и ползването на земеделските земи, Закон за горите, Правилник за прилагане на Закона за горите.

Отчуждаването на земите започва след влизане в сила на ПУП-ПРЗ и ПУП-ПП съгласно Закона за устройство на територията (ЗУТ) и Наредба № 8/14.06.2001 г. за обема и съдържанието на устройствените схеми и планове и се извършва по реда на Закона за държавната собственост.

III.3. Зониране или земеползване съобразно одобрени планове

За площите, необходими за реализация на инвестиционното предложение, са изготвени ПУП – ПП и ПУП-ЧИПРЗ за землищата на населените места, описани в т. III.2.

Голяма част от бъдещите пътни надлези и пътен подлез попадат извън урбанизираната територия и ще бъдат засегнати само земеделски земи. Общата площ на засегнатите земеделски земи е около 495 дка. Съоръженията, разположени в землищата на с. Маноле (км 21+890), с. Белозем (32+092), с. Опълченец (км 39+092), с. Калояновец (км 92+598), с.

Християново (км 97+617), с. Еленино (100+113), с. Хан Аспарухово (км 124+657), град Кермен (км 158+777) и с. Кликач (км 241+285) попадат в урбанизирана и извън урбанизирана територия. Засегнатите имоти са разположени в ляво и дясно от пътните надлези и са определени по данни от КВС и кадастрална карта и регулационни планове.

Общият размер на земите, засегнати от реализацията на инвестиционното предложение, е 542,039 дка, като предназначението на всички територии, необходими за изграждането на съоръженията ще бъде променено и същите ще станат с НТП „територия на транспорта“.

По време на експлоатацията няма да има вредни влияния върху земеделски земи в близост до новоизградените пътни съоръжения.

Съгласно изработените проекти за подробни устройствени планове парцеларни планове и планове за изменение на регулацията и застрояването, необходимите площи за реализацията на предмета на инвестиционното предложение са както следва:

Участък 1 от км 18+607 (Скуtare) до км 102+020 (Стара Загора)

1. Подобект 1 - пътен надлез на км 18+607, попадащ в землището на с. Рогош, общ. Марица, обл. Пловдив

Изработеният парцеларен план засяга 33 имота, попадащи в землището на с. Рогош. Общата площ за отчуждаване е 4.129 дка. Площите на имотите държавна собственост и общинска собственост, които се отнемат без обезщетение са съответно 1.588 дка и 18.005 дка. Общата необходима площ е 23,722 дка.

2. Подобект 2 – пътен надлез на км 21+890, попадащ в землището на с. Манолe, общ. Марица, обл. Пловдив

Съоръжението попада в урбанизираната и извън урбанизираната територия на с. Манолe.

За неурбанизираните територии е изработен ПУП-ПП, съгласно който се засягат 7 имота, попадащи в землището на с. Манолe. Всички засегнати имоти са частна собственост. Общата площ за отчуждаване е 2.710 дка. Общата необходима площ по ПУП - ПП – 2,710 дка.

За урбанизираната територия на с. Манолe е изработен и ПУП-ЧИПРЗ, с който се изменя регулацията на:

- Квартал 78 – разделя се на две части като е обособен нов квартал 78а;
- Квартал 69 – разделя се на две части като е обособен нов квартал 69а;
- Улица от ОТ 142 до ОТ 143;
- Улица от ОТ 143 до ОТ 279;
- Имот отреден за жп транспорт.

Допълнително осигурените площи съгласно ПУП-ЧИПРЗ са 8,450 дка.

3. Подобект 3 – пътен надлез на км 23+800, попадащ в землището на с. Маноле, общ. Марица, обл. Пловдив

Изработеният парцеларен план засяга 28 имота, попадащи в землището на с. Маноле. Общата площ за отчуждаване е 8.468 дка. Площите на имотите държавна собственост и общинска собственост, които се отнемат без обезщетение са съответно 0,075 дка и 9,191 дка. Общата необходима площ по ПУП - ПП –17,734 дка

4. Подобект 4 - пътен надлез на км 26+306, попадащ в землището на с. Маноле и с. Манолско Конаре, общ. Марица, обл. Пловдив

Изработеният парцеларен план засяга 12 имота, попадащи в землището на с. Манолско Конаре и 4 имота, попадащи в землището на с. Маноле. Общата площ за отчуждаване е 7,619 дка а площите на имотите държавна собственост и общинска собственост, които се отнемат без обезщетение са съответно 0,221 дка и 5,557 дка за землището на с. Манолско Конаре и 0,010 дка обща площ за отчуждаване 0,225 дка общинска собственост за землището на с. Маноле. Общата необходима площ по ПУП - ПП –13,632 дка.

5. Подобект 5 - пътен надлез на км 32+000, попадащ в землището на с. Белозем, общ. Раковски, обл. Пловдив

Съоръжението попада в урбанизираната и извън урбанизираната територия на с. Белозем. Изработеният парцеларен план за земеделските земи засяга 3 имота, попадащи в землището на с. Белозем. Всички засегнати имоти са частна собственост. Общата площ за отчуждаване е 2.551 дка.

За урбанизираната територия на с. Белозем е изработен ПУП – ЧИПРЗ, с който се изменя регулацията на:

- Квартал 35 – отнема се част от УПИ I-248;
- Променя се улица от ОТ65 до ОТ66;
- Обособява се ново включване в ОТ67;
- Квартал 36 – се разделя на два кв.36, кв.36а и кв.36б;
- Квартал 36 – отнема се част от УПИ I- ж.п. складова база;
- Квартал 36 – отнема се част от УПИ II – екочисти произв. дейности;
- Обособява се нова улица от ОТ 107 до ОТ 111а;
- Прекъсва се улица от ОТ 111 до ОТ 106;
- Прекъсва се улица от ОТ 112, ОТ 113, ОТ 114 до ОТ 115 като ОТ 113 и ОТ 114 се заличават.
- Прекъсва се улица от ОТ 228 до ОТ 113;
- Променя се улица от ОТ 52 до ОТ 46;
- Квартал 56 – се разделя на два кв.56 и кв.56а;

- Квартал 36 – отнема се част от УПИ II – екочисти произв. дейности за инж. инфраструктура;

- Квартал 58 – УПИ I- за озеленяване променя своите граници;

Допълнително осигурените площи съгласно ПУП-ЧИПРЗ са 10,08 дка.

6. Подобект 6 - пътен надлез на км 39+092, попадащ в землищата на с. Опълченец и с. Мирово, общ. Братя Даскалови, обл. Стара Загора

Съоръжението попада в урбанизираната територия на с. Опълченец и в извън урбанизираните територии на с. Опълченец и с. Мирово.

Изработеният парцеларен план засяга 16 имота, попадащи в землището на с. Мирово и 8 имота, попадащи в землището на с. Опълченец. Общата площ за отчуждаване за първото село е 0.986 дка, а за второто - 2.019 дка. За с. Мирово площта на имотите общинска собственост, които се отнемат без обезщетение е 6.648 дка. Площите на имотите държавна собственост и общинска собственост, които се отнемат без обезщетение за с. Опълченец са съответно 0.651 дка и 0.728 дка. Общата площ по ПУП – ПП е 11,032 дка.

За урбанизираната територия на с. Опълченец е изработен ПУП – ЧИПРЗ, с който се изменя регулацията на :

- Улица от ОТ 186 до ОТ 193;
- Улица от ОТ 194 до ОТ 200;
- Създават се нови квартали 81, 81а, 82 и 82а;
- Имот отреден за жп транспорт;
- Имот отреден за жп гара.

Допълнително осигурени площи съгласно ПУП-ЧИПРЗ – 7,698 дка

7. Подобект 15 - пътен надлез на км 85+083, попадащ в землището на с. Михайлово, общ. Стара Загора, обл. Стара Загора

Изработеният парцеларен план засяга 15 имота, попадащи в землището на с. Михайлово. Общата площ за отчуждаване е 6,652 дка. Площите на имотите държавна собственост и общинска собственост, които се отнемат без обезщетение са съответно 5,856 дка и 14,557 дка. Общо необходимите площи съгласно ПУП – ПП - 27,065 дка.

8. Подобект 16 - пътен надлез на км 92+598, попадащ в землището на с. Калояновец, общ. Стара Загора, обл. Стара Загора

Съоръжението попада в урбанизираната и извън урбанизираната територия на с. Калояновец. Изработеният парцеларен план засяга 9 имота, попадащи в землището на с. Калояновец. Общата площ за отчуждаване е 4.619 дка. Площите на имотите държавна собственост и общинска собственост, които се отнемат без обезщетение са съответно 0.165 дка и 3.151 дка. Общата площ по ПУП-ПП – 7,935 дка.

За урбанизирана територия на с. Калояновец, е изработен ПУП-ЧИПРЗ, с който се изменя регулацията на:

- Улица от О.Т. 44 до О.Т. 46;
- Улица от О.Т. 47 до О.Т. 52;
- УПИ ХI₄₂₀ в кв. 15;
- УПИ I₄₂₀ и УПИ II₄₁₉ в кв. 32
- Имот отреден за озеленяване.

Допълнително необходима площ по ПУП – ЧИПРЗ - 0,934 дка.

9. Подобект 17 - пътен надлез на км 97+617, попадащ в землището на с. Християново, общ. Стара Загора, обл. Стара Загора

Съоръжението попада в урбанизираната и извън урбанизираната територия на с. Християново.

Изработеният парцеларен план засяга 7 имота, попадащи в землището на с. Християново. Общата площ за отчуждаване е 2.287 дка. Площта на имотите общинска собственост, които се отнемат без обезщетение е 1.942 дка. Общата необходима площ по ПУП-ПП е 4,229 дка.

За урбанизираната на с. Християново е изработен ПУП –ЧИПРЗ, с който се изменя регулацията на:

- Квартал 1 – УПИ V-158, УПИ VII-155 и УПИ VIII-озел;
- Квартал 4 – УПИ I-196, УПИ II-197 и УПИ III-198;
- Квартал 79 – УПИ III-150 и УПИ IV-150;
- Квартал 80 – УПИ VIII-383 и УПИ VI-тр.п.;
- Улица от ОТ 170 до ОТ 130;
- Улица от ОТ 169 до ОТ 170;
- Улица от ОТ 124 до ОТ 124в;
- Улица от ОТ 123 до ОТ 123б;
- Имот отреден за жп транспорт.

Допълнителна площ по ПУП – ЧИПРЗ - 0,829 дка

10. Подобект 18 - пътен надлез на км 100+113, попадащ в землището на с. Еленино, общ. Стара Загора, обл. Стара Загора

Съоръжението попада в урбанизираната и извън урбанизирана територия на с. Еленино.

Изработеният парцеларен план засяга 5 имота, попадащи в землището на с. Еленино. Общата площ за отчуждаване е 11,869 дка. Площите на имотите държавна собственост и общинска собственост, които се отнемат без обезщетение са съответно 1.540 дка и 10,252 дка. Общата площ съгласно ПУП-ПП – 21,252 дка

За урбанизираната територия на с. Еленино е изработен ПУП-ЧИПРЗ, с който се изменя регулацията на:

- Квартал 10 – отнема се част от УПИ II – Озел.;
- Прекъсва се улица от ОТ 14, ОТ 15, ОТ 35 до ОТ 34. Като ОТ 15, ОТ 35 се заличават;
- Променя се улица от ОТ 15 до ОТ 16;

Допълнителни площи съгласно ПУПЧИПРЗ - 4,85 дка.

Участък 2 - от км 115+115 (Калитиново) до км 260+921 (Айтос)

1. Подобект 13 - пътен подлез на км 114+730, попадащ в землищата на с. Калитиново и с. Хрищени, общ. Стара Загора, обл. Стара Загора

Изработеният парцеларен план засяга 8 бр. имоти, попадащи в землището на с. Калитиново. Общата площ за отчуждаване е 6.281 дка., а площите на имотите общинска собственост, които се отнемат без обезщетение е 0.171 дка и площите на имотите държавна собственост, които се отнемат без обезщетение е 0.016 дка. Общата площ, необходима за изграждане на съоръжението е 6.468 дка.

Изработеният парцеларен план засяга 15 бр. имоти, попадащи в землището на с. Хрищене. Общата площ за отчуждаване е 3.650 дка., а площите на имотите общинска собственост, които се отнемат без обезщетение е 1.159 дка и не засяга имоти държавна собственост. Общата площ, необходима за изграждане на съоръжението е 4.809 дка.

2. Подобект 14 - пътен надлез на км 119+450, попадащ в землищата на с. Горно Ботево и с. Дълбоки, общ. Стара Загора, обл. Стара Загора

Изработеният парцеларен план засяга 11 бр. имоти, попадащи в землището на с. Горно Ботево. Общата площ на за отчуждаване е 3.844 дка., площите на имотите общинска собственост, които се отнемат без обезщетение е 3.759 дка и площите на имотите държавна собственост, които се отнемат без обезщетение – 0.063 дка. Площта съгласно ПУП-ПП – 7,666 дка

За с. Дълбоки изработеният парцеларен план засяга 17 бр. имоти. Общата площ на за отчуждаване е 9.057 дка., площите на имотите общинска собственост, които се отнемат без обезщетение - 6.135 дка, а площите на имотите държавна собственост, отнемачи се без обезщетение – 0.500 дка. Площта съгласно ПУП – ПП – 15,692 дка

3. Подобект 15 - пътен надлез на км 124+657, попадащ в землището на с. Хан Аспарухово, общ. Стара Загора, обл. Стара Загора

Изработеният парцеларен план засяга 11 бр. имоти, попадащи в землището на с. Хан Аспарухово. Общата площ за отчуждаване е 3.801 дка., площите държавна собственост, които се отнемат без обезщетение са 0.341 дка, а площите на имотите общинска собственост, които се отнемат без обезщетение са 9.463 дка. Необходимата площ съгласно ПУП-ПП е 13,605 дка.

Част от бъдещият пътен надлез попада в строителните граници на с. Хан Аспарухово. Проектът на подробния устройствен план – План за застрояване е изработен с цел да се осигури необходимата линия на застрояване за квартали 2, 30а и 36. Плана за застрояване е разработен по действащият план за регулация на с. Хан Аспарухово. Изменена е регулацията на:

- Улица от О.Т. 105 до О.Т. 1;
- Улица от О.Т. 1 до О.Т. 19;
- УПИ I₄₈₈, УПИ II₄₈₈, УПИ III₄₈₈, УПИ III₄₈₉, УПИ I_{общ.}, УПИ II_{общ.}, УПИ II₄₈₈, в кв. 30 и имоти 61^а и 478 от кв. 2;
- Поземлен имот 98 отреден за игрище от кв. 30;
- Имот отреден за жп транспорт.

Допълнително необходимите площи съгласно ПУП-ПЗ - 2,459 дка.

4. Подобект 16 - пътен надлез на км 127+805, попадащ в землището на с. Събрано, общ. Нова Загора, обл. Сливен

Изработеният парцеларен план засяга 33 бр. имоти, попадащи в землището на с. Събрано. Общата площ на за отчуждаване е 15.562 дка., площите държавна собственост, които се отнемат без обезщетение са 1.111 дка, а площите на имотите общинска собственост, които се отнемат без обезщетение са 5.887 дка. Необходимата площ съгласно ПУП-ПП – 22,560 дка.

5. Подобект 17 - пътен надлез на км 134+350, попадащ в землището на с. Стоил Войвода, общ. Нова Загора, обл. Сливен

Изработеният парцеларен план засяга 27 бр. имоти, попадащи в землището на с. Стоил Войвода. Общата площ на за отчуждаване е 26.378 дка., площите на имотите общинска собственост, които се отнемат без обезщетение са 2.119 дка и площите на имотите държавна собственост, които се отнемат без обезщетение - 0.067 дка. Необходимата площ съгласно ПУП-ПП – 28,564 дка.

6. Подобект 18 - пътен надлез на км 145+787, попадащ в землището на с. Съдиево, общ. Нова Загора, обл. Сливен

Изработеният парцеларен план засяга 24 бр. имоти, попадащи в землището на с. Съдиево. Общата площ на за отчуждаване е 9.507 дка., площите държавна собственост, които се отнемат без обезщетение са 2.666, а площите на имотите общинска собственост, които се отнемат без обезщетение са 12.059 дка. Необходимата площ съгласно ПУП-ПП е 24,232 дка.

7. Подобект 19 - пътен надлез на км 151+770, попадащ в землището на с. Коньово, общ. Нова Загора, обл. Сливен

Изработеният парцеларен план засяга 26 бр. имоти, попадащи в землището на с. Коньово. Общата площ на за отчуждаване е 11.576 дка, площите държавна собственост, които се отнемат без обезщетение са 3.501, а площите на имотите общинска собственост, които се отнемат без обезщетение са 5.763 дка. Необходимата площ съгласно ПУП-ПП е 20,840 дка.

8. Подобект 20 - пътен надлез на км 158+777, попадащ в землището на гр. Кермен, общ. Сливен, обл. Сливен

Изработеният парцеларен план засяга 18 бр. имоти, попадащи в землището на гр. Кермен. Общата площ за отчуждаване е 10.230 дка., площите държавна собственост, които се отнемат без обезщетение са 3.966, а площите на имотите общинска собственост, които се отнемат без обезщетение са 7.699 дка. Необходимата площ съгласно ПУП-ПП е 21,895 дка.

Част от бъдещият пътен надлез попада в строителните граници на гр. Кермен. Пътният надлез е проектиран на селскостопански път между Път III-555 и село Кермен, в междугарие Коньово – Кермен и попада в западната част на строителните граници на гр. Кермен. Изменена е регулацията на:

- Улица от О.Т. 126 до О.Т. 127;
- УПИ I₃₁₁ и УПИ II₃₁₁ в кв. 65;
- Имот отреден за озеленяване;
- Имот отреден за жп транспорт.

Допълнително необходимите площи за разполагане на елементите на инфраструктурата са 10,297 дка.

9. Подобект 22 - пътен надлез на км 171+620, попадащ в землището на с. Безмер, общ. Тунджа, обл. Ямбол

Изработеният парцеларен план засяга 17 бр. имоти, попадащи в землището на с. Безмер. Общата площ на за отчуждаване е 8.077 дка., а площите на имотите общинска собственост, които се отнемат без обезщетение са 11.413 дка. Необходимата площ съгласно ПУП-ПП е 19,490 дка.

10. Подобект 23 - пътен надлез на км 187+590, попадащ в землището на с. Кабиле, общ. Тунджа, обл. Ямбол

Изработеният парцеларен план засяга 19 бр. имоти, попадащи в землището на с. Кабиле. Общата площ на за отчуждаване е 15.208 дка., а площите на имотите общинска собственост, които се отнемат без обезщетение са 6.626 дка. Необходимата площ съгласно ПУП-ПП е 21,834 дка.

11. Подобект 24 - пътен надлез на км 192+625, попадащ в землището на с. Завой, общ. Тунджа, обл. Ямбол

Изработеният парцеларен план засяга 27 бр. имоти, попадащи в землището на с. Завой. Общата площ на за отчуждаване е 7.965 дка., а площите на имотите държавна собственост, които се отнемат без обезщетение са 8.924 дка и площите на имотите общинска собственост, които се отнемат без обезщетение са 9.145 дка. Необходимата площ съгласно ПУП-ПП е 26,034 дка.

12. Подобект 25 - пътен надлез на км 219+390, попадащ в землищата на с. Церковски и с. Венец, общ. Карнобат, обл. Бургас

Изработеният парцеларен план засяга 3 бр. имоти, попадащи в землището на с. Венец. Общата площ на за отчуждаване е 1.486 дка., а площите на имотите общинска собственост, които се отнемат без обезщетение са 4,333 дка.

Изработеният парцеларен план засяга 1 бр. имоти, попадащи в землището на с. Церковски. Общата площ за отчуждаване е 5.294 дка.

Необходимите площи съгласно проектите за ПУП-ПП са 11,113 дка.

13. Подобект 26 - пътен надлез на км 222+220, попадащ в землището на с. Церковски, общ. Карнобат, обл. Бургас

Изработеният парцеларен план засяга 20 бр. имоти, попадащи в землището на с. Церковски. Общата площ на за отчуждаване е 19.034 дка., а площите на имотите общинска собственост, които се отнемат без обезщетение е 4.204 дка. и площите на имотите държавна собственост, които се отнемат без обезщетение е 0.007 дка. Необходимата площ съгласно ПУП-ПП е 23,245 дка.

14. Подобект 27 - пътен надлез на км 230+320, попадащ в землището на гр. Карнобат, общ. Карнобат, обл. Бургас

Изработеният парцеларен план засяга 19 бр. имоти, попадащи в землището на гр. Карнобат. Общата площ за отчуждаване е 17.157 дка., а площите на имотите общинска собственост, които се отнемат без обезщетение са 4.643 дка. и площите на имотите държавна собственост, които се отнемат без обезщетение са 0,038 дка. Необходимата площ съгласно ПУП-ПП е 21,838 дка.

15. Подобект 28 - пътен надлез на км 241+285, попадащ в землището на с. Кликач, общ. Карнобат, обл. Бургас

Изработеният парцеларен план засяга 10 бр. имоти, попадащи в землището на с. Кликач. Общата площ за отчуждаване е 3.236 дка., площите държавна собственост, които се отнемат без обезщетение са 0.050, а площите на имотите общинска собственост, които се отнемат без обезщетение са 4.403 дка. Необходимата площ съгласно ПУП-ПП е 7,689 дка.

Пътният надлез е проектиран на съществуващ селскостопански път /черен/ от с. Кликач до земеделски площи, между гарите Карнобат и Черноград. Част от бъдещият пътен надлез попада в строителните граници на с. Кликач. Проект за ПУП - ЧИПРЗ определя терен за транспортна техническа инфраструктура и съоръжения към нея за изграждане на жп надлез. Регулационният план е изменен както следва:

- Улица от О.Т. 9 до О.Т. 8;
- Част от улица с О.Т. 9 до О.Т. 1;
- УПИ I₃₉, УПИ VII₄₅, УПИ VIII₂₀₂ и УПИ IX₄₁ в кв. 3;

- УПИ I₂₈, УПИ II₂₉, УПИ III₃₂, УПИ IV₃₄ и УПИ V₃₇ в кв. 4

Допълнително необходимите площи за разполагане на инфраструктурата са 2,964 дка.

16. Подобект 29 - пътен надлез на км 244+619, попадащ в землището на с. Черноград, общ. Айтос, обл. Бургас

Изработеният парцеларен план засяга 10 бр. имоти, попадащи в землището на с. Черноград. Общата площ на за отчуждаване е 12.227 дка., а площите на имотите общинска собственост, които се отнемат без обезщетение са 1.504 дка и площите на имотите държавна собственост, отнемат се без обезщетение – 1.115 дка. Необходимата площ съгласно ПУП-ПП е 14,846 дка.

17. Подобект 30 - пътен надлез на км 248+202, попадащ в землището на с. Тополица, общ. Айтос, обл. Бургас

Изработеният парцеларен план засяга 24 бр. имоти, попадащи в землището на с. Тополица. Общата площ на за отчуждаване е 11.020 дка., площите на имотите общинска собственост, които се отнемат без обезщетение са 4.500 дка и площите на имотите държавна собственост, отнемат се без обезщетение – 0.315 дка. Необходимата площ съгласно ПУП-ПП е 15,835 дка.

18. Подобект 31 - пътен надлез на км 253+520, попадащ в землището на с. Карагеоргиево, общ. Айтос, обл. Бургас

Изработеният парцеларен план засяга 23 бр. имоти, попадащи в землището на с. Карагеоргиево. Общата площ на за отчуждаване е 7.053 дка., площите на имотите общинска собственост, които се отнемат без обезщетение е 10.809 дка., а площите на имотите държавна собственост, които се отнемат без обезщетение е 0.124 дка. Необходимата площ съгласно ПУП-ПП е 17,986 дка.

19. Подобект 32 - пътен надлез на км 260+921, попадащ в землището на гр. Айтос, общ. Айтос, обл. Бургас

Изработеният парцеларен план засяга 17 бр. имоти, попадащи в землището на гр. Айтос. Общата площ на за отчуждаване е 10.209 дка., площите на имотите общинска собственост, които се отнемат без обезщетение са 7.488 дка., а площите на имотите държавна собственост, които се отнемат без обезщетение са 0.229 дка. Необходимата площ съгласно ПУП-ПП е 17,926 дка.

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

По време на експлоатацията няма да има вредни влияния върху земеделски земи в близост до новоизградените надлези и подлези.

III.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.

Терените, предвидени за реализация на инвестиционното предложение, са извън границите на защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии. В участък 2 се засягат две защитени зони по смисъл на Закона за биологичното разнообразие – защитени зони от мрежата „НАТУРА 2000 – защитена зона BG0002028 „Комплекс Стралджа“ за опазване на дивите видове птици при подобект „пътен надлез на км 219+390, попадащ в землищата на с. Церковски и с. Венец, община Карнобат, област Бургас и защитена зона BG0000196 „Река Мочурица“ за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна при подобект „пътен надлез на км 241+285, попадащ в землището на с. Кликач, община Карнобат, област Бургас.

В близост до обектите на инвестиционното предложение не са разположени и не се засягат санитарно-охранителни зони и водоизточници за ПБВ. В случаите, при които има вероятност да се засегнат, изпълнителят ще предприеме съответните мерки, изискващи се от действащата нормативна уредба.

При реализацията на инвестиционното предложение не се засягат обекти на културното наследство.

Не се очаква наличие на трансгранично въздействие.

III.4a. Качество и регенеративна способност на природните ресурси

Промени в качеството на природните ресурси ще настъпи по време на самото строителство на подобектите на инвестиционното предложение, при което се усвояват необходимите допълнителни терени. Строителството на надлезите и подлеза е свързано с трайно засягане на земи от поземления и горския фонд и земи от урбанизираните територии за разполагането на елементите на съоръженията.

Дейностите по реализиране на инвестиционното предложение не представляват заплаха за негативно въздействие върху компонентите на околната среда и не се очаква да нарушат качеството и регенеративната способност на природните ресурси.

III.5. Подробна информация за всички разгледани алтернативи за местоположение

- **Алтернативи за местоположение**

Обхватът на проекта се определя от местоположението на съществуващите прелези по VIII –ма железопътна линия, които ще бъдат премахнати и заменени с пресичания на две нива, посредством пътни надлези и пътен подлез. В прединвестиционното проучване е установено,

че за някои от прелезите, технически е невъзможно да се разположат съоръженията за пресичания на две нива на местата на съществуващите прелези, поради плътното застрояване, затова са предложени алтернативни решения за реализиране на пресичанията на друго километрично местоположение от жп линията, като е съобразено с възможностите за осигуряване на пътни връзки.

- **„Нулева” алтернатива**

„Нулева” алтернатива – да не се реализира инвестиционното предложение е неприемлива, тъй като пресичанията на едно ниво не удовлетворяват изискванията за постигане на скорост от 160 км/ч на влаковете (с проекта „Рехабилитация на железопътната инфраструктура в участъци от железопътна линия Пловдив-Бургас, Фаза 2“ се цели подобряване техническите параметри на железния път и съпътстващата го инфраструктура с цел постигането на скорост от 160 км/ч), не се гарантира безопасността и надеждността на движението по двете различни инфраструктури и не отговаря на изискванията за оперативна съвместимост на националната железопътна мрежа с европейската такава.

IV. Характеристика на потенциалното въздействие от реализацията на инвестиционното предложение.

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.

Реализирането на инвестиционното предложение предполага известно въздействие върху околната среда.

По време на строителството въздействие ще има върху:

- геоложката основа, почвите и растителността в обхвата на сервитута на пътя;
- атмосферния въздух;
- шум и вибрации по отношение на работещите;

В периода на експлоатация въздействието ще се ограничи основно до замърсяване на приземния въздух и шумово натоварване.

IV.1. Атмосферен въздух

Вредни вещества в атмосферния въздух по време на строителството ще бъдат генерирани в резултат на неорганизираните емисии на прах от строителните площадки от товаро-разтоварни работи при доставка на необходимите за строителството инертни материали и отпадъчни газове, отделяни при работата на използваната механизация за строителство и от транспортни дейности в резултат на работата на различните строително-монтажни машини и на автомобилите с ДВГ.

При тези процеси ще се емитира прах с различен фракционен състав, поради използването на земекопни машини, булдозери, челни товарачи и пр. Използването на такива машини ще е свързано и с изхвърлянето на отработени газове, в чийто състав основните типове емитирани замърсители: серни и азотни оксиди; летливи органични съединения; метан; въглероден оксид; въглероден диоксид; диазотен оксид; амоняк; кадмий; олово; полициклични ароматни въглеводороди; диоксини и фурани; както и частици (сажди) при изгаряне на дизелово гориво.

Реализацията на инвестиционното предложение за „Премахване на прелезите и изграждане на надлези/подлези за железопътния участък Пловдив – Бургас“ не създава предпоставки за замърсяване на атмосферния въздух поради ограниченото количество на отделяните вредни емисии – само по време на строителните работи по премахване на прелезите

и изграждане на надлези и подлези и използването на ограничено количество техника, емитираща замърсители в атмосферния въздух.

С цел недопускане и намаляване на замърсяването с прах е необходимо да се предприемат мерки, като например периодично оросяване на строителните площадки, временните пътища и площадки при много сухо и ветровито време, използване на покривала при транспортиране и съхранение на открито на прахообразни материали и вещества. След приключване на строителните работи инертните материали и генерираните строителни отпадъци своевременно ще се почистят, като отпадъците се извозят на отредените за оползотворяване или обезвреждане на строителни отпадъци места.

Емисиите на вредни вещества от строителната механизация и транспортните средства ще зависят главно от възрастта и типа на машините и тяхната поддръжка, товароносимостта, както и от качеството и вида на използваните горива. Отпадъчните газове, отделени от строителната техника и транспортните средства (съгласно Методика за изчисляване по балансови методи на емисиите на вредни вещества, изпускани в атмосферния въздух, утвърдена от МОСВ през 2000 год.) са разделени на следните групи: - Първа група замърсители: серни оксиди (SOx), азотни оксиди (NOx), летливи органични съединения (ЛОС), метан (CH₄), въглероден оксид (CO), въглероден диоксид (CO₂), двуазотен оксид (N₂O) и амониак (NH₄). - Тежки метали: кадмий (Cd) и олово (Pb). - Устойчиви органични замърсители (УОЗ): полициклични ароматни въглеводороди (ПАН), диоксини и фурани (DIOX), полихлорирани бифенили (PCBs). - Частици (сажди).

За недопускане и/или намаляване на емисиите от вредни газове, от изпълнителя ще се изисква използването на изправна техника за строително-монтажни работи и транспортни дейности.

IV.2. Води

Разглежданото инвестиционно предложение попада в обхвата на дейност на Басейнова дирекция за управление на водите – Източнобеломорски район – Пловдив. ИП не е свързано с използването на водни количества и поради тази причина не е свързано и с формирането на потоци отпадъчни води.

По отношение вредното въздействие от дейността на водите в района на ИП, от значение е и тази от приключилите етапи по разработване на *Плановете за управление на риска от наводнения* (ПУРН) за територията на Басейнова дирекция за управление на водите Източнобеломорски район – Пловдив и Басейнова дирекция за управление на водите Черноморски район - Варна.

Терените, предвидени за реализацията на ИП, към момента не попадат в границите на санитарно-охранителни зони (СОЗ), определени по реда на Наредба № 3 от 16.10.2000 г. за условията и реда за проучване, проектиране, утвърждаване и експлоатация на санитарно-

охранителните зони около водоизточниците и съоръженията за питейно-битово водоснабдяване и около водоизточниците на минерални води, използвани за лечебни, профилактични, питейни и хигиенни нужди.

По време на експлоатация не се очаква негативно въздействие върху повърхностните и подземните води.

IV.3. Земни недра и почви

Въздействието върху земните недра се извършва главно през периода на строителството и е свързано с трайно засягане на земи в урбанизираните и извън урбанизираните територии. Въздействието върху почвата по време на строителството ще бъде пряко, отрицателно и дълготрайно, но на ограничена площ. Свързано е с механичното увреждане на земите и промяната на тяхното предназначение в обхвата на подобектите. Реализирането на инвестиционното предложение няма да промени почвеното плодородие на съседните терени. Евентуално замърсяване на почвите в сервитута на подлезите и надлеза е възможно при непредвидени аварии.

Практически е изяснен и въпроса с наличието и разположението на площи с развити свлачищни явления, което ще подпомогне, заедно с предвидените Инженерно-геоложки проучвания, техническите решения за тяхното преодоляване.

Земната основа е изградена от разнородни по произход седименти - алувиално-пролувиални глини, пясъци и чакъли с кватернерна възраст (al-pr Q₄). Общата дебелина на комплекса е около 19 m. Под тях заляга скална основа от варовици.

По време на експлоатация въздействието може да се оцени като незначително, непряко, без кумулативно действие, с локално въздействие в полосата на железопътното трасе.

Обект: Подготовка на проект „Рехабилитация на железопътния участък Пловдив – Бургас – Фаза 2“

Проект 2: Поз. 2 – Премахване на прелезите и изграждане на надлези/подлези за железопътния участък Пловдив – Бургас

ИНФОРМАЦИЯ
за преценяване на
необходимостта от
извършване на ОВОС на
инвестиционно предложение



Фиг. 4.3. Почвено-географско райониране на България (по Нинов, 1997).

1 – граница на почвена подобласт; 2 – граница на почвена провинция/пояс.

I – ДОЛНОДУНАВСКА ПОЧВЕНА ПОДОБЛАСТ
(попада в Карпатско-Дунавска почвена област) с провинции:

1 – Западна Долнодунавска; 2 – Средна Долнодунавска;
3 – Дунавско-Добруджанска; 4 – Пудогорска; 5 – Провадийска; 6 – Западна Предбалканска; 7 – Средна Предбалканска; 8 – Източнобалканска; пояси:
9 – Старопланински средновисок; 10 – Старопланински висок;

II – БАЛКАНСКО-СРЕДИЗЕМНОМОРСКА ПОЧВЕНА ПОДОБЛАСТ
(попада в Средиземноморска почвена област) с провинции:

11 – Софийско-Крайищенска; 12 – Задбалканска; 13 – Средногорска;
14 – Среднотракийско-Тунджанска; 15 – Струмско-Местенска;
16 – Източнородопско-Сакарска; 17 – Странджанска; пояси – Среднопланински;
18 – Витошко-Средногорски; 19 – Рило-Пирински; 20 – Западнородопски;
21 – Осоговско-Беласишки; Високопланински – 22 (на Витоша, Рила и Пирин).

IV.4. Растителен и животински свят. Защитени територии. Елементи на Националната екологична мрежа

Терените, предвидени за реализация на инвестиционното предложение, са извън границите на защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии. В участък 2 се засягат две защитени зони по смисъл на Закона за биологичното разнообразие – защитени зони от мрежата „НАТУРА 2000– защитена зона BG0002028 „Комплекс Стралджа“ за опазване на дивите видове птици при подобект „пътен надлез на км 219+390, попадащ в землищата на с. Церковски и с. Венец, община Карнобат, област Бургас и защитена зона BG0000196 „Река Мочурица“ за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна при подобект „пътен надлез на км 241+285, попадащ в землището на с. Кликач, община Карнобат, област Бургас.

Защитена зона BG0000196 Река Мочурица

Природни местообитания, включени в Приложение I на Директива 92/43/ЕЕС

Обект: Подготовка на проект „Рехабилитация на железопътния участък Пловдив – Бургас – Фаза 2“
 Проект 2: Поз. 2 – Премахване на прелезите и изграждане на надлези/подлези за железопътния участък Пловдив – Бургас

ИНФОРМАЦИЯ
 за преценяване на
 необходимостта от
 извършване на ОВОС на
 инвестиционно предложение

Код	Местообитание	Покритие%*
		SDF
91AA*	Източни гори от космат дъб (Eastern white oak forests)	1.3180
91M0	Балкано-панонски церово-горунови гори (Pannonian-Balkanic turkey oak-sessile oak forests)	1.6250
1340*	Континентални солени ливади (Inland salt meadows)	3.1545
1530*	Панонски солени степи и солени блата (Pannonic salt steppes and salt marshes)	4.8612
6210*	Полуестествени сухи тревни и храстови съобщества върху варовик(Festuco-Brometalia) /*важни местообитания на орхидеи/ (Semi-natural dry grasslands and scrubland facies on calcareous substrates (Festuco Brometalia)/*important orchid sites/)	8.7558
6510	Низинни сенокосни ливади (Lowland hay meadows /Alopecurus pratensis, Sanguisorba officinalis/)	7.0159
8220	Хазмофитна растителност по силикатни скални склонове (Siliceous rocky slopes with chasmophytic vegetation)	0.0069

* - Покритие на местообитанието (процент от площта на ЗЗ) според: SDF - стандартния формуляр на зоната.

Видове, включени в Приложение II на Директива 92/43/ЕЕС

Код	ВИД	Популация	Цялостна оценка
		SDF	SDF
<i>Бозайници</i>			
1352	Европейски вълк (Canis lupus)	C	B
1355	Видра (Lutra lutra)	C	A
2609	Добруджански (среден) хомяк (Mesocricetus newtoni)	C	C
1335	Лалугер (Sperophilus citellus)	C	C
2635	Пъстър пов (Vormela peregusna)	C	B
<i>Земноводни и влечуги</i>			
1188	Червенокоремна бумка (Bombina bombina)	C	A

Обект: Подготовка на проект „Рехабилитация на железопътния участък Пловдив – Бургас – Фаза 2“
 Проект 2: Поз. 2 – Премахване на прелезите и изграждане на надлези/подлези за железопътния участък Пловдив – Бургас

ИНФОРМАЦИЯ
 за преценяване на
 необходимостта от
 извършване на ОВОС на
 инвестиционно предложение

Код	ВИД	Популация	Цялостна оценка
		SDF	SDF
1193	Жълтокоремна бумка (<i>Bombina variegata</i>)	C	A
5194	Ивичест смок (<i>Elaphe sauromates</i>)	C	B
1220	Обикновена блатна костенурка (<i>Emys orbicularis</i>)	C	A
1219	Шипобедрена костенурка (<i>Testudo graeca</i>)	C	A
1217	Шипоопашата костенурка (<i>Testudo hermanni</i>)	C	A
1171	Голям гребенест тритон (<i>Triturus karelinii</i>)	C	B
<i>Риби</i>			
1137	Маришка мряна (<i>Barbus plebejus</i>)	C	B
1134	Европейска горчивка (<i>Rhodeus sericeus amarus</i>)	C	B
<i>Безгръбначни</i>			
1032	Бисерна мида (<i>Unio crassus</i>)	C	A
4053	Обикновен паракалоптенус (<i>Paracaloptenus caloptenoides</i>)	C	A
1060	Лицена (<i>Lycaena dispar</i>)	C	B
1088	Обикновен сечко (<i>Cerambyx cerdo</i>)	C	B
1083	Бръмбар рогач (<i>Lucans cervus</i>)	C	B
1089	Буков сечко (<i>Morimus funereus</i>)	C	B
1087	Алпийска розалия (<i>Rosalia alpina</i>)	C	B

Защитена зона BG0002028 Комплекс Стралджа

Видове, включени в Приложение II на Директива 92/43/ЕЕС

Код	ВИД	Популация	Цялостна оценка
		SDF	SDF
Птици			
A429	Сирийски пъстър кълвач (Dendrocopos syriacus)	C	C
A393	Малък корморан (Phalacrocorax pygmeus)	C	C
A020	Розов пеликан (Pelecanus onocrotalus)	C	C

Обект: Подготовка на проект „Рехабилитация на железопътния участък Пловдив – Бургас – Фаза 2“
 Проект 2: Поз. 2 – Премахване на прелезите и изграждане на надлези/подлези за железопътния участък Пловдив – Бургас

ИНФОРМАЦИЯ
 за преценяване на
 необходимостта от
 извършване на ОВОС на
 инвестиционно предложение

Код	ВИД	Популация	Цялостна оценка
		SDF	SDF
A032	Блестящ ибис (<i>Plegadis falcinellus</i>)	C	C
A091	Скален орел (<i>Aquila chrysaetos</i>)	C	C
A084	Ливаден блатар (<i>Circus pygargus</i>)	B	A
A082	Полски блатар (<i>Circus cyaneus</i>)	C	C
A081	Тръстиков блатар (<i>Circus aeruginosus</i>)	C	C
A080	Орел змияр (<i>Circaetus gallicus</i>)	C	C
A073	Черна каня (<i>Milvus migrans</i>)	C	B
A072	Осояд (<i>Pernis apivorus</i>)	C	C
A068	Малък нирец (<i>Mergus albellus</i>)	C	C
A060	Белоока потапница (<i>Aythya nyroca</i>)	C	C
A404	Кръстат (царски) орел (<i>Aquila heliaca</i>)	C	C
A034	Бяла лопатарка (<i>Platalea leucorodia</i>)	C	C
A094	Орел рибар (<i>Pandion haliaetus</i>)	C	C
A031	Бял щъркел (<i>Ciconia ciconia</i>)	C	C
A030	Черен щъркел (<i>Ciconia nigra</i>)	C	C
A029	Ръждива чапла (<i>Ardea purpurea</i>)	C	C
A027	Голяма бяла чапла (<i>Egretta alba</i>)	B	B
A026	Малка бяла чапла (<i>Egretta garzetta</i>)	C	B
A024	Гривеста чапла (<i>Ardeola ralloides</i>)	C	C
A023	Нощна чапла (<i>Nycticorax nycticorax</i>)	B	B
A022	Малък воден бик (<i>Ixobrychus minutus</i>)	C	C
A021	Голям воден бик (<i>Botaurus stellaris</i>)	B	A
A020	Къдроглав пеликан (<i>Pelecanus crispus</i>)	C	C
A038	Поен лебед (<i>Cygnus cygnus</i>)	B	B
A197	Черна рибарка (<i>Chlidonias niger</i>)	C	C
A403	Белоопашат мишелов (<i>Buteo rufinus</i>)	C	C
A402	Късопръст ястреб (<i>Accipiter brevipes</i>)	C	C
A396	Червеногуша гъска (<i>Branta ruficollis</i>)	C	B
A379	Градинска овесарка (<i>Emberiza hortulana</i>)	C	C
A339	Черночела сврачка (<i>Lanius minor</i>)	C	C
A338	Червеногърба сврачка (<i>Lanius collurio</i>)	C	C

Обект: Подготовка на проект „Рехабилитация на железопътния участък Пловдив – Бургас – Фаза 2“
 Проект 2: Поз. 2 – Премахване на прелезите и изграждане на надлези/подлези за железопътния участък Пловдив – Бургас

ИНФОРМАЦИЯ
 за преценяване на
 необходимостта от
 извършване на ОВОС на
 инвестиционно предложение

Код	ВИД	Популация	Цялостна оценка
		SDF	SDF
A246	Горска чучулига (<i>Lullula arborea</i>)	C	C
A089	Малък креслив орел (<i>Aquila pomarina</i>)	C	C
A229	Земеродно рибарче (<i>Alcedo atthis</i>)	C	C
A097	Вечерна ветрушка (<i>Falco vespertinus</i>)	C	C
A196	Белобуза рибарка (<i>Chlidonias hybridus</i>)	C	C
A122	Ливаден дърдавец (<i>Crex crex</i>)	C	A
A119	Голяма паструшка (<i>Porzana porzana</i>)	C	B
A231	Синявица (<i>Coracias garrulus</i>)	C	B
A120	Средна пъструшка (<i>Porzana parva</i>)	B	B
A190	Каспийска рибарка (<i>Sterna caspia</i>)	C	C
A127	Сив жерав (<i>Grus grus</i>)	C	C
A131	Кокилобегач (<i>Himantopus himantopus</i>)	C	C
A132	Саблеклюн (<i>Recurvirostra avosetta</i>)	C	C
A133	Турилик (<i>Burhinus oedicnemus</i>)	B	A
A176	Малка черноглава чайка (<i>Larus melanocephalus</i>)	C	C
A177	Малка чайка (<i>Larus minutus</i>)	C	C

Поради малкия обхват на площите, необходими за реализиране на двата надлеза, може да се констатира, че няма вероятност от негативно въздействие върху растителното и животинско разнообразие в района, както и върху местообитанията предмет на опазване в защитените зони.

IV.5. Отпадъци

Подробни данни за видовете и произхода на всеки отпадък за периода на строителство и експлоатация на подобектите на ИП са дадени в т.П.1.11.

Очаквано въздействие по време на строителството и експлоатацията

Очакваното въздействие на генерираните отпадъци по време на изграждането на подлезите и надлеза и по време на тяхната експлоатация може да се класифицира като незначително, временно (за периода на строителството), постоянно (за периода на експлоатация) с малък териториален обхват.

При разделно събиране на образуваните отпадъци по време на строителните дейности на обекта, тяхното предаване на физически или юридически лица, притежаващи разрешение за извършване на дейности, включващи събиране, транспортиране, временно съхраняване, оползотворяване и/или обезвреждане на отпадъци по чл. 37 от ЗУО, не предполага отрицателно въздействие върху околната среда и здравето на хората.

Площадките за предварително съхраняване на строителни отпадъци, при спазване на предписанията и изпълнение на предложените мерки за предотвратяване или намаляване отрицателните въздействия върху компонентите на околната среда, не предполагат негативно въздействие върху чистотата на атмосферния въздух, почвите, повърхностните и подземните води и здравето на хората.

След завършване на строителството на подобектите на инвестиционното предложение – надлези и подлез, площадките за съхранение на отпадъци, инертни материали и хумусен слой и земни и скални маси ще бъдат почистени и възстановени. След приключване на строителството не трябва да се допуска да има неизвозени и изоставени отпадъци.

По време на експлоатация се формират основно смесени битови отпадъци, които ще бъдат събирани от фирмите за поддръжка и ще бъдат предавани за последващо третиране на фирми, притежаващи Разрешително по чл. 35 от ЗУО за този вид дейност.

Документиране и докладване на дейностите по управление на отпадъците

Отпадъци по време на изграждане на надлезите и подлеза ще се генерират еднократно само по време на строителните дейности. Изпълнителят на строителството следва да изготви План за управление на строителните отпадъци. Изпълнението на Плана за управление на строителните отпадъци да се отчита в съответствие с изискванията по чл. 11, ал. 9 от ЗУО. Планът за управление на строителните отпадъци да включва Транспортен дневник на строителни отпадъци по време на строително-монтажните работи.

IV.6. Рискови енергийни източници

Шум

Граничните стойности на нивото на шума за различните територии и устройствени зони са регламентирани в Наредба № 6 и са :

- за жилищни територии, подложени на въздействието на релсов железопътен транспорт: ден – 65 dBA, вечер – 60 dBA, нощ – 55 dBA;
- за производствено-складови територии и зони – 70 dBA за ден, вечер и нощ.

По време на строителство

Строително монтажните работи се извършват чрез техника, задвижвана от дизелов двигател. Допълнително шумово натоварване на средата ще бъде за ограничен период от време

- само през дневния период и само за етапа на строителството. В процеса на работа няма да се извършват взривни дейности.

Нивата на шум, излъчван от различните машини, е в граници от 82÷105 dBA. Цялата използвана механизация с изключение на обслужващия транспорт ще бъде съсредоточена на строителните площадки. Предполага се, че обслужващият транспорт ще бъде автомобилен. Автомобилният транспорт ще се движи по определени маршрути, съгласувани със съответните общини. Еквивалентното ниво на шума от автомобилния транспорт ще зависи от броя на курсовете и скоростта на движение.

Строителната дейност ще се извършва през дневния период. Обекти на шумово въздействие по време на строителството ще са предимно жилищни територии на разположените в близост до надлезите и подлеза населени места.

Шумовото въздействие е отрицателно, периодично (през деня), за ограничен период от време до приключване на строителните работи в съответния участък.

За ограничаване на шумовото въздействие от строителната дейност и обслужващия я транспорт са подходящи преди всичко организационни мерки - ограничаване на скоростта на движение по избран маршрут, добро техническо състояние на използваната техника, забрана на работа на машини на празен ход и др.

По време на експлоатация

По време на експлоатация не се очакват превишавания на еквивалентните шумови нива и не се очаква негативно въздействие върху здравето на хората.

Въздействието ще е незначително, в рамките на допустимите параметри и фоновите нива за района. Ще се осъществява основно в светлата част на деня в кратки срокове, периодично и краткотрайно. Не се очаква да настъпи промяна в шумовата характеристика на засегнатата територия.

Вибрации

Строителната и експлоатационна дейност не е източник на вибрации в околната среда. Вибрациите, възникващи при някои специфични дейности, се ограничават в рамките на работната среда.

Инвестиционното предложение не е източник на лъчения.

IV.7. Ландшафт

В резултат от реализацията на инвестиционното предложение не се очаква отрицателно въздействие върху ландшафта и влошаване на качествата му. Реализацията на инвестиционното предложение няма да предизвика съществени изменения в структурата и функционирането на ландшафта, които да предизвикат нарушения на екологичното равновесие

в района. Ландшафтът в района се определя като устойчив, тъй като запазва в условията на антропогенни въздействия своята структура и свойства.

IV.8. Здравно-хигиенни аспекти

Главните рискови фактори за здравето на работниците, ангажирани с изграждането на инвестиционното предложение са праха, токсичните вредности, шума, общите и локални вибрации, неблагоприятния микроклимат, физическото натоварване. От химичните рискови фактори, представени като веществен състав, основно значение имат: полицикличните ароматни въглеводороди (ПАВ), тежките метали, въглеродния и азотни оксиди, въглероден диоксид, серния диоксид, катрани и др.

Обемът на предвижданите строително-монтажни работи по време на изграждане на обекта не е предпоставка за негативно въздействие върху здравния статус на населението. При спазване на изискванията на трудовата хигиена, неблагоприятното въздействие върху работния персонал на обекта също ще е силно ограничено.

В плана по безопасност и здраве следва да се вземат необходимите мерки по опазване здравето на работещите по премахването на прелезите и изграждане на подлеза и надлезите, тъй като те ще бъдат изложени на следните неблагоприятни физични фактори:

- Неблагоприятен микроклимат;
- Наднормени шумови нива;
- Наднормени нива на общи вибрации;
- Прах.

Прогнозира се, че при строителната дейност ще се наблюдава временно увеличение на емисиите на определени вредни вещества и фини прахови частици. Естеството на строително-монтажните работи включва изкопни и насипни работи, но не предопределя негативно въздействие върху здравния статус на околното население и обслужващия персонал при строителството на обекта.

Трябва да се има предвид, че дейностите по премахването на прелезите и изграждането на надлези и подлез за железопътния участък Пловдив – Бургас ще се извършват на открито и не се очаква да се получат наднормени нива на прахови емисии и емисии от изгорели газове.

В заключение може да се обобщи, че здравният риск се прогнозира като много нисък и строителството и експлоатацията на обекта няма да доведе до промяна в здравно-хигиенните аспекти на околната среда и здравния статус на населението.

IV.9. Културно наследство

В автоматизираната информационна система „Археологическа карта на България“ са подадени: р регистрационен картон за с. Калитиново, 9 за с. Горно Ботево, за с. Събрано – 2, с.

Стоил Войвода – 7, с. Съдиево – 5, гр. Кермен – 4, с. Безмер – 16, с. Кабиле-49, с. Завой – 6, за гр. Карнобат – 14 и за Черноград – 1. Във връзка с това на терените, които ще бъдат засегнати от реализацията на ИП ще бъдат извършени предварителни огледи на място от специалисти-археолози. При установено наличие на археологически обекти в обхвата на ИП на тези недвижими културни ценности ще бъдат проведени спасителни археологически проучвания съгласно изискванията на чл. 161, ал. 1 и чл. 148, ал. 5 от Закона за културното наследство.

Възможно е при изпълнение на дейностите по изграждане на надлезите и подлеза да се попадне на недвижими културни ценности, нерегистрирани преди, поради техните особености. В такъв случай се процедира в съответствие с разпоредбите на чл. 72 и 73 от ЗКН.

IV.10. Въздействие върху елементите от Националната екологична мрежа, включително на разположените в близост до обекта на инвестиционните предложения.

По административно разположение инвестиционното предложение е на територията на областите: Пловдив, Стара Загора, Сливен, Ямбол и Бургас.

Във физикогеографско отношение подобектите на инвестиционното предложение са разположени в Югоизточна България.

Не се засягат защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии. В участък 2 се засягат две защитени зони по смисъл на Закона за биологичното разнообразие – защитени зони от мрежата „НАТУРА 2000“:

3. Защитена зона BG0002028 „Комплекс Стралджа“ за опазване на дивите видове птици при подобект „пътен надлез на км 219+390, попадащ в землищата на с. Церковски и с. Венец, община Карнобат, област Бургас;
4. Защитена зона BG0000196 „Река Мочурица“ за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна при подобект „пътен надлез на км 241+285, попадащ в землището на с. Кликач, община Карнобат, област Бургас.

При изпълнението на инвестиционното предложение няма да бъдат засегнати природни местообитания и местообитания на видове, предмет на опазване. Не се очаква фрагментация на видовете. Не се очакват и високи нива на безпокойство и хидроложки изменения.

Очакваните въздействия са предимно по време на строителството на двата надлеза и ще засягат сравнително малки площи от защитените зони. Очаква се:

- Временно унищожаване на природни местообитания в рамките на строителната полоса;
- Временно безпокойство за животинските видове, породено от присъствието на шума на строителната техника и хората.

Обект: Подготовка на проект „Рехабилитация на железопътния участък Пловдив – Бургас – Фаза 2“
Проект 2: Поз. 2 – Премахване на прелезите и изграждане на надлези/подлези за железопътния участък Пловдив – Бургас

ИНФОРМАЦИЯ
за преценяване на
необходимостта от
извършване на ОВОС на
инвестиционно предложение

V. Характер на очакваните въздействия

Значимостта на въздействията върху околната среда в резултат от реализацията на инвестиционното предложение за „Премахване на прелезите и изграждане на надлези/подлези за железопътния участък Пловдив – Бургас“, са както следва

Атмосферен въздух

Характеристика на въздействието	По време на строителството	По време на експлоатацията
Преки	да	не
Непреки	не	не
Кумулативни	не	не
Краткотрайни	да	не
Среднотрайни	не	не
Дълготрайни	не	не
Постоянни	не	не
Временни	да	не
Положителни	не	не
Отрицателни	да	не

Повърхностни води

Характеристика на въздействието	По време на строителството	По време на експлоатацията
Преки	не	не
Непреки	не	не
Кумулативни	не	не
Краткотрайни	не	не
Среднотрайни	не	не
Дълготрайни	не	не
Постоянни	не	не
Временни	не	не
Положителни	не	не
Отрицателни	не	не

Подземни води

Обект: Подготовка на проект „Рехабилитация на железопътния участък Пловдив – Бургас – Фаза 2“
 Проект 2: Поз. 2 – Премахване на прелезите и изграждане на надлези/подлези за железопътния участък Пловдив – Бургас

ИНФОРМАЦИЯ
 за преценяване на
 необходимостта от
 извършване на ОВОС на
 инвестиционно предложение

Характеристика на въздействието	По време на строителството	По време на експлоатацията
Преки	не	не
Непреки	не	не
Кумулативни	не	не
Краткотрайни	не	не
Среднотрайни	не	не
Дълготрайни	не	не
Постоянни	не	не
Временни	не	не
Положителни	не	не
Отрицателни	не	не

Земни недра

Характеристика на въздействието	По време на строителството	По време на експлоатацията
Преки	не	не
Непреки	не	не
Кумулативни	не	не
Краткотрайни	не	не
Среднотрайни	не	не
Дълготрайни	не	не
Постоянни	не	не
Временни	не	не
Положителни	не	не
Отрицателни	не	не

Почви

Характеристика на въздействието	По време на строителството	По време на експлоатацията
Преки	да	не
Непреки	не	не
Кумулативни	не	не

Обект: Подготовка на проект „Рехабилитация на железопътния участък Пловдив – Бургас – Фаза 2“
 Проект 2: Поз. 2 – Премахване на прелезите и изграждане на надлези/подлези за железопътния участък Пловдив – Бургас

ИНФОРМАЦИЯ
 за преценяване на
 необходимостта от
 извършване на ОВОС на
 инвестиционно предложение

Характеристика на въздействието	По време на строителството	По време на експлоатацията
Краткотрайни	да	не
Среднотрайни	не	не
Дълготрайни	не	не
Постоянни	да	не
Временни	не	не
Положителни	не	не
Отрицателни	да	не

Растителен и животински свят

Характеристика на въздействието	По време на строителството	По време на експлоатацията
Преки	не	не
Непреки	не	не
Кумулативни	не	не
Краткотрайни	не	не
Среднотрайни	не	не
Дълготрайни	не	не
Постоянни	не	не
Временни	не	не
Положителни	не	не
Отрицателни	не	не

Отпадъци

Характеристика на въздействието	По време на строителството	По време на експлоатацията
Преки	да	не
Непреки	не	не
Кумулативни	не	не
Краткотрайни	да	не
Среднотрайни	не	не
Дълготрайни	не	не

Обект: Подготовка на проект „Рехабилитация на железопътния участък Пловдив – Бургас – Фаза 2“
 Проект 2: Поз. 2 – Премахване на прелезите и изграждане на надлези/подлези за железопътния участък Пловдив – Бургас

ИНФОРМАЦИЯ
 за преценяване на
 необходимостта от
 извършване на ОВОС на
 инвестиционно предложение

Постоянни	не	не
Временни	да	Не
Положителни	не	Не
Отрицателни	да	не

Шум

Характеристика на въздействието	По време на строителството	По време на експлоатацията
Преки	да	не
Непреки	не	не
Кумулативни	не	не
Краткотрайни	да	не
Среднотрайни	не	не
Дълготрайни	не	не
Постоянни	не	не
Временни	да	не
Положителни	не	не
Отрицателни	да	не

Ландшафт

Характеристика на въздействието	По време на строителството	По време на експлоатацията
Преки	не	не
Непреки	не	не
Кумулативни	не	не
Краткотрайни	не	не
Среднотрайни	не	не
Дълготрайни	не	не
Постоянни	не	не
Временни	не	не
Положителни	не	не
Отрицателни	не	не

Обект: Подготовка на проект „Рехабилитация на железопътния участък Пловдив – Бургас – Фаза 2“
 Проект 2: Поз. 2 – Премахване на прелезите и изграждане на надлези/подлези за железопътния участък Пловдив – Бургас

ИНФОРМАЦИЯ
 за преценяване на
 необходимостта от
 извършване на ОВОС на
 инвестиционно предложение

Здравно-хигиенни аспекти

Характеристика на въздействието	По време на строителството	По време на експлоатацията
Преки	да	не
Непреки	не	не
Кумулативни	не	не
Краткотрайни	да	не
Среднотрайни	не	не
Дълготрайни	не	не
Постоянни	не	не
Временни	да	не
Положителни	не	не
Отрицателни	да	не

Културно наследство

Характеристика на въздействието	По време на строителството	По време на експлоатацията
Преки	не	не
Непреки	не	не
Кумулативни	не	не
Краткотрайни	не	не
Среднотрайни	не	не
Дълготрайни	не	не
Постоянни	не	не
Временни	не	не
Положителни	не	не
Отрицателни	не	не

- 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. Едновременно с това е необходимо да се гарантира безопасността и надеждността на движението по двете различни инфраструктури и да отговаря на изискванията за оперативна съвместимост на националната железопътна мрежа с европейската такава.

Обхватът на проекта се определя от местоположението на съществуващите прелези по VIII –ма железопътна линия, които ще бъдат премахнати и заменени с пресичания на две нива, посредством пътни надлези и пътен подлез. В прединвестиционното проучване е установено, че за някои от прелезите, технически е невъзможно да се разположат съоръженията за пресичания на две нива на местата на съществуващите прелези, поради плътното застрояване, затова са предложени алтернативни решения за реализиране на пресичанията на друго километрично местоположение от жп линията, като е съобразено с възможностите за осигуряване на пътни връзки.

По административно разположение, инвестиционното предложение е на територията на областите: Пловдив, Стара Загора, Сливен, Ямбол и Бургас.

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

- Вероятност на поява на въздействие.

Вероятността за поява на неблагоприятни въздействия от реализацията на инвестиционното предложение е ниска.

- Продължителност, честота и обратимост на въздействието.

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

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

За периода на експлоатация, въздействието ще бъде постоянно в границите на ИП.

VI. Мерки, които е необходимо да се включат в инвестиционното предложение, свързани с предотвратяване, намаляване или компенсиране на значителните отрицателни въздействия върху околната среда

• **Атмосферен въздух**

Мерките за намаляване на отрицателните последици са в пряка връзка с очакваното въздействие върху атмосферния въздух с неговите характеристики – вид, обхват, продължителност и обратимост, както и нивото на замърсяване.

Период на строителство

В периода на строителните работи атмосферният въздух ще се замърсява с прах и отпадъчни газове от работата на ДВГ на строителната техника и товарните ППС при извършване на изкопни работи, изграждане на конструктивните пластове на пътната настилка, товаро-разтоварни работи на насипни строителни материали, земни маси и строителни отпадъци.

Местата на временно складиране на насипните инертни материали и строителни отпадъци ще бъдат източници на неорганизираните емисии при сухо и ветровито време. Мерките, които следва да бъдат предприети, за да се смекчи/намали негативното въздействие върху околната среда, са следните:

- Да се уточнят местата за зоните за временно съхраняване на инертни материали, както и площадките за депониране на отпадъци, свързани с подготовка на временна приобектова база след съгласуване с общинската администрация;
- Местата за временно съхранение на насипни инертни материали и строителни отпадъци (от новите участъци по трасето) при сухо и ветровито време да се омократ, за да се намалят неорганизираните емисии на прах;
- След приключване на строителните работи на даден подобект, местата за временно складиране на инертни материали и строителни отпадъци, своевременно да се почистват, като отпадъците се извозят на отредените за депониране на строителни отпадъци места;
- Да не се допуска да работят строителни машини и ППС с неизправни двигатели с вътрешно горене и да не работят на празен ход;
- Да не се допуска извънгабаритно товарене на ППС с насипни материали (баластра, пясък, земни маси и пр.) и да се осигури техника със закрити транспортни отделения.

Период на експлоатацията

По време на експлоатация няма да има замърсяване на атмосферния въздух.

• **Води**

Повърхностни води

По време на строителство

Обект: Подготовка на проект „Рехабилитация на железопътния участък Пловдив – Бургас – Фаза 2“
Проект 2: Поз. 2 – Премахване на прелезите и изграждане на надлези/подлези за железопътния участък Пловдив – Бургас

ИНФОРМАЦИЯ
за преценяване на
необходимостта от
извършване на ОВОС на
инвестиционно предложение

- спазване на съгласуваните и одобрени работни проекти;
- използване на изправна строителна и транспортна техника;
- доставяне на химични тоалетни за хигиенните нужди на персонала.

По време на експлоатацията

- спазване на нормативните изисквания за експлоатация в пътния транспорт.

подземни води

по време на строителство

- спазване на съгласуваните и одобрени работни проекти.

По време на експлоатацията

- спазване на нормативните изисквания за експлоатация в пътния транспорт.

• Земни недра

Период на строителство

- спазване на съгласуваните и одобрени работни проекти.

По време на експлоатацията

- спазване на нормативните изисквания за експлоатация в пътния транспорт.

• Почви

По време на строителството и експлоатацията няма да има замърсяване на почвите.

• Растителен и животински свят

- Да не се допуска престой на ремонтна и строителна механизация извън определените за целта места.
- Да се направи точно маркиране на маршрутите за подходите към строителните площадки, за да се избегне допълнителното утъпкване на растителността.
- Строителните работи в горските райони да започват извън размножителния сезон на повечето животински видове (от 1 април до 30 юни).
- Строителните работи в границите на защитените зони да се извършват извън размножителния сезон на повечето животински видове (от 1 април до 30 юни).

• Отпадъци

Преди начало на строителните дейности

- Разработване на План за управление на строителни отпадъци, в съответствие с чл. 11, ал. 1 на ЗУО в обхват и съдържание, определени с Наредбата за управление на строителните отпадъци и за влагане на рециклирани строителни материали;

По време на строителството

- Третирането на строителните отпадъци да се извършва съгласно одобрен План за управление на строителните отпадъци, за съответен етап, включен в обхвата на инвестиционните проекти по глава осма от Закона за устройство на територията, одобрен по реда на чл. 11, ал. 4 от ЗУО.
- Образуваните отпадъци да се събират разделно и предварително съхраняват на площадки до предаването им за третиране, съгласно изискванията на Глава II, Раздел I на Наредба за изискванията за третиране и транспортиране на производствени и опасни отпадъци, на определените за това места, приета с ПМС № 53/19.03.1999 г. Събирането на отпадъци да се осъществява по схема в съответствие с изискванията на нормативната уредба по управление на отпадъците;
- Отпадъците да се предават за третиране единствено на лица, които притежават Разрешение по чл. 67 и/или Регистрация за дейности с отпадъци по чл. 78 от ЗУО в случаите, разрешени от ЗУО за извършване на дейности по оползотворяване (подготовка за повторна употреба, рециклиране, друго оползотворяване) или обезвреждане или притежават комплексно разрешително, въз основа на писмен договор;
- Използване на технически изправни транспортни средства за транспортиране на отпадъците;
- Изкопаните излишни земни и скални маси да бъдат предавани приоритетно за оползотворяване преди обезвреждане (депонирание);
- Строителните отпадъци да се третират и транспортират от възложителя на строежа, от собственика на строителни отпадъци или от друго лице, отговарящо на изискванията на чл. 35 от ЗУО въз основа на писмен договор, чл. 19 от ЗУО и в съответствие с Наредба по чл. 22 на ЗУО на Общинския съвет за условията и реда за събирането, транспортирането, оползотворяването и обезвреждането на строителни отпадъци и да се управляват в съответствие с Наредба за управление на строителни отпадъци и за влагане на рециклирани строителни материали;
- Отпадъчните при аварийна подмяна петролни масла да се събират по начин, който позволява тяхното регенериране - в затворени съдове, които са химически устойчиви, не допускат разливане или изтичане, маркирани са и се съхраняват на закрито;

- Използване на технически изправни строителни машини с цел ограничаване на аварийна/непредвидена подмяна на консумативи (генерирани опасни отпадъци);
- В случаите на аварийно изпускане на масла или други замърсители е необходимо незабавно да се отстранят замърсените земни маси и да се транспортират от лица, притежаващи разрешително за транспортиране на опасни отпадъци, до площадка за отпадъци, лицензирана за този вид отпадъци;
- След приключване на строителните работи, местата за временно складиране на инертни материали и строителни отпадъци, своевременно да се почистят, като отпадъците се извозят на отредените за третиране на строителни отпадъци места в съответствие със ЗУО;

По време на експлоатация

- Отпадъците, генерирани по време на експлоатация на подобектите, да се транспортират за оползотворяване и/или обезвреждане на Регионална система за управление на отпадъците към общината, съгласно чл. 12, т. 1 на ЗУО.
- Да се осигурят съдове за събиране на отпадъците и транспортиране до съоръжения за тяхното третиране, съгласно чл. 12, т. 2 на ЗУО.

● **Шум**

- Използване на изправна строителна техника и механизация при изграждане на обекта.

● **Ландшафт**

Не се налагат.

● **Културно наследство**

При попадане на археологически обект, нерегистриран преди, се процедира в съответствие с разпоредбите на чл. 72 и 73 от ЗКН.

● **Здравно-хигиенни аспекти**

Профилактични мерки по отношение опазване здравето на работещите

- Употреба на лични предпазни средства;
- Работниците да бъдат снабдени с подходящо за сезона работно облекло;
- Медицински – добро взаимодействие с отговорната служба по трудова медицина: провеждане на предварителните медицински прегледи (професионален подбор) съобразно изискванията чрез стриктно спазване недопускането на лица с противопоказания за характера на работа; провеждане на периодични медицински

Обект: Подготовка на проект „Рехабилитация на железопътния участък Пловдив – Бургас – Фаза 2“
Проект 2: Поз. 2 – Премахване на прелезите и изграждане на надлези/подлези за железопътния участък Пловдив – Бургас

ИНФОРМАЦИЯ
за преценяване на
необходимостта от
извършване на ОВОС на
инвестиционно предложение

прегледи в изисквания срок, обем от изследвания и специалисти; организиране на рационален режим на труд и почивка; организиране на съответен хранително-питеен режим;

- Разработване на инструкции и планове за безопасна работа.

Профилактични мерки по отношение опазване здравето на населението

- Въвеждане на добра работна организация – строго определени маршрути на движение на железопътно-строителната техника, лимитиране на работата на празен ход, работа само през деня и др. с цел недопускане увреждане на здравето и чувството за комфорт на населението;
- Правилно съхраняване и употреба на бои и разтворители в защитени складови помещения.

VII. Трансграничен характер на въздействието

При реализацията на инвестиционното предложение (строителството и последваща експлоатация) за „Премахване на прелезите и изграждане на надлези/подлези за железопътния участък Пловдив – Бургас“ не се очаква трансгранично въздействие.

Списък на приложенията:

1. Ситуации на пътните надлези и пътен подлез
2. Решение № ЕО-3/2016
3. Писмо № 4800-85/29.07.2015 г. на МК -НИНКН