

**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**

**„Електрификация на гара Димитровград
товарна гара“**

**гр. София
юли, 2017 г.**

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 преценка необходимостта от ОВОС на инвестиционно предложение за **„Електрификация на гара Димитровград товарна гара“** 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. 101/2015 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 РИОСВ – Хасково и в община Димитровград. С писмо на компетентния орган РИОСВ – Хасково с изх. № ПД-186/13.06.2017г. (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 „Електрификация на гара Димитровград товарна гара“**.

В моментното си състояние на гара Димитровград товарна е електрифициран само коловоза към депото и са електрифицирани стрелки към коловози шест и седем на гара Димитровград пътническа, което се оказва недостатъчно, поради голямото товарно движение, което налага допълнително електрифициране на товаро-разтоварни коловози на гара Димитровград товарна.

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 „Електрификация на гара Димитровград товарна гара“ е във връзка с изграждането на проект „Електрификация и реконструкция на жп линия Пловдив – Свиленград и модернизация на коридори IV и IX“, фаза 4.1 Димитровград – Харманли. Конкретната необходимост от реализацията на настоящото инвестиционно предложение възниква при пускането в експлоатация на ново изградената електрификация на пътническа гара Димитровград. Железопътното движение в участъка се осъществява чрез електрически локомотивни състави, като по-голяма част от преминаващите влакови състави са товарни композиции.

Вследствие на това за осъществяване на безопасен и сигурен транспорт се налага да се използва железопътната инфраструктура на гара Димитровград товарна.

В моментното си състояние гарата е с електрифицирани коловози само в частта на проходния коловоз от гара Димитровград пътническа към локомотивното депо, което е прекалено недостатъчно. Проектът включва електрификация на 21 /двадесет и първи/, 22 /двадесет и втори/, 23 /двадесет и трети/, 24 /двадесет и четвърти/, 25 /двадесет и пети/ коловози по цялата им дължина, както и прилежащите стрелки помежду им и към главните пътища. Също и частична електрификация на коловози 26 /двадесет и шести/, 27 /двадесет и седми/, 28 /двадесет и осми/, 29 /двадесет и девети/, 30 /тридесети/, 31 /тридесет и първи/, 32 /тридесет и втори/, 33 /тридесет и трети/ и 34 /тридесет и четвърти/ в частта им към гара Димитровград пътническа с прилежащите им стрелки.

Електрифицирането на тези коловози в гара Димитровград товарна напълно ще удовлетвори нуждите за осъществяване на безопасен и сигурен железопътен транспорт.

Контактната мрежа в участъка се захранва с еднофазно напрежение 25 KV, 50 Hz, съответстващо на изискванията на Регламент (ЕС) №1301/2014 на комисията.

Нивото на изолацията на контактната мрежа, определено от електроизолационните качества на използваните в нейните конструктивни възли изолатори следва да съответства на изискванията на EN 50152 и да удовлетворява следните параметри:

- ✓ Клас на изолация - 52 kV;
- ✓ Издържано напрежение при промишлена честота в течение на една минута – не по-малко от 95 kV;
- ✓ Издържано напрежение при положителна импулсна вълна 1,2 /50µs - 250 kV_{peak};
- ✓ Дължина на пътя на тока на утечка (пролазване) при:
 - Нормални работни условия 24 - 33 mm/kV;
 - Неблагоприятни работни условия 36 - 40 mm/kV;
 - Изключително неблагоприятни работни условия > 48 mm/kV.

За модернизацията на контактната мрежа в гара Димитровград – товарна гара е предвидено използването на единична верижна компенсирана контактна мрежа без ресорна струна в опорните възли.

При строително монтажните дейности трябва да се предвидят следните особености:

- Внимателно да се разкопава на ръка терена в мястото на фундиране на всеки стълб. Поради наличие на подземни проводни и/или съоръжения се допуска

механизирано извършване на изкопни работи само на горния слой почва на дълбочина до 0,3 м., след което изкопаването се извършва ръчно.

- Демонтаж и навиване на барабани на 1 км. Носещо въже, Контактен проводник (полета Dep1, Dep2 и Dep3) и предаването им на ЕРП - По;
- Демонтаж на една многопътна конзола, на нейно място се монтира нов твърд напречник.
- Демонтаж на съществуващ секционен изолатор и монтаж в контактната мрежа.
- Демонтаж на съществуващ секционен разединител ръчен (депо БДЖ) и последващ монтаж.
- Демонтаж на двойно закрепване с две конзоли и монтаж на двойно с удължител на стълб 232-69.
- Демонтаж на единично закрепване и монтаж на двойно с две конзоли на стълб 232-77.
- Демонтаж на една многопътна конзола със двоен спусък и разединител с моторно задвижване при стълб 232-101.
- Демонтаж на единично закрепване и монтаж на двойно такова на стълб 232-93.
- Демонтаж на единичен закрепване и конзола и монтаж на двоен спусък, закрепване и нова конзола над кол 6 на напречник 232-85/87.
- Демонтаж на двойно закрепване с две конзоли и монтаж на двойно с удължител на стълб 232-115.
- Демонтаж на двойно закрепване с две конзоли и монтаж на двойно с удължител на стълб 232-119.
- Демонтаж на две конзоли и монтаж нови на стълб 232-179.
- На напречник 232-64/197 да се монтира нов единичен спусък с конзола, на която да се прехвърли есовата връзка между коловоз №3 и коловоз №10. Демонтаж на двойно закрепване с две конзоли и монтаж на двойно с удължител и нови конзоли.
- Монтаж на двойно конзолно закрепване на стълб 232-5 от напречник 232-2/5, като на едната конзола се прехвърли Контактна мрежа от коловоз №10, а другата е за връзка между коловоз №10 и ПОП коловоз №21.
- Монтаж на двойно конзолно закрепване на стълб 233-143 от напречник 233-32/143, като на едната конзола се прехвърли Контактна мрежа от коловоз №10, а другата е за водене контактна мрежа на поле D11 към анкеровка.
- Премества се прехвърляна на Обратния проводник между стълбове 233-5 и 233-45, както и между стълбове 233-127 и 233-135. Първото прехвърляне ще се извърши от стълб 233-5 през стълб 233-7, след което на стълб 233-45. Второто прехвърляне ще се извърши от стълб 233-127 на стълб 233-93, 233-95, след което на стълб 233-135.

Прехвърлянето на Обратния фидер се налага поради височината, на която той е монтиран (6,33m) от Кота Глава Релса и пресичането му с Контактна мрежа на полета 21b и D11.

Като основни конструктивни параметри на контактната мрежа в проекта са приети следните:

- Тип на окачване на контактната мрежа – полукосо (с монтиране на носещото въже в опорните възли по оста на плъзгача на пантографа, а контактния проводник – със зададения с проекта зиг-заг);
- Системна височина – 1,45m ;
- Максимална дължина на междустълбие – 58 m;
- Минимална дължина на струни в междустълбието – 0,26m;
- Максимална дължина на междуструнието на компенсирана верижна контактна мрежа – 9,5m;
- Височина на окачване на контактния проводник - 5500 mm;
- Максимално допустимо отклонение на контактния проводник в междустълбието от оста на плъзгача на пантографа под действието на вятър с максимална скорост или на лед и вятър – 400 mm;
- Максимална дължина на анкърно полуполе – 700 m за ново формирани анкърни полета в проекта;

Стълбовната линия на гара Димитровград товарна гара ще бъде изградена от 52 броя железобетонни и 49 железорешетъчни стълбове. Стълбовете ще бъдат изпълнени между сега съществуващите коловози.

Захранването на новоизградената контактна мрежа в участъка на Димитровград товарна гара ще се извършва от тягова подстанция 27,7 kV Димитровград, собственост на ДП НКЖИ, намираща се на територията на гара Димитровград пътническа. Преносът на електрическа енергия ще се извършва чрез сега съществуващата контактна мрежа на гара Димитровград товарна гара.

II.2. Доказване на необходимостта от инвестиционното предложение

На територията на гара Димитровград товарна гара има 14 коловози за гариране, разкомплектоване и окомплектоване на железопътни състави. Поради електрификацията на железопътните линии в посока Димитровград – Свиленград и Димитровград – Пловдив и използването на електрически локомотиви, извършването на гаражни дейности не могат да се осъществяват поради липса на контактна мрежа на товарната гара. Това налага изграждане на контактна мрежа, изпълнена чрез стълбовна линия от железни стълбове Н-профил и железобетонни стълбове тип СБМК 5,7/11.

Електрифицирането на коловозите в гара Димитровград товарна напълно ще удовлетвори нуждите за осъществяване на безопасен и сигурен железопътен транспорт.

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 е пряко свързано с реализацията на проект: „Електрификация и реконструкция на жп линия Пловдив – Свиленград и модернизация на коридори IV и IX”, фаза 4.1 Димитровград – Харманли. За основния проект са проведени следните процедури по екологичното законодателство:

- Процедура по ОВОС - През 2001г. за проекта е разработен ДОВОС в съответствие с изискванията на ЗООС, по който има издадено положително Решение на Министъра на околната среда и водите №49-12/2001 от 18.07.2001г., което е потвърдено и продължено с Решение № 49-12/2001 от 30.07.2002г.

- Процедура по реда на Наредба за условията и реда за извършване на оценка за съвместимост на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони (ДВ, бр.73/2007 г.) - издадено Решение на Министъра на околната среда и водите № 67-ОС/2008г. за преценяване на вероятната степен на отрицателно въздействие.

Инвестиционното предложение не е свързано с усвояване на нови площи, които да подлежат на отчуждаване.

Не се очаква кумулиране с други предложения.

II.4. Подробна информация за разглеждани алтернативи

- **Алтернативи за местоположение**

Не се разглеждат алтернативи по местоположение, тъй като инвестиционното предложение предвижда дейности по електрифициране на съществуващи коловози и стрелки в района на гара Димитровград товарна.

- **„Нулева” алтернатива**

„Нулева” алтернатива – да не се реализира инвестиционното предложение е нежелателна. Електрифицирането на коловози в гара Димитровград товарна напълно ще удовлетвори нуждите за осъществяване на безопасен и сигурен железопътен транспорт.

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

Инвестиционното предложение за „Електрификация на гара Димитровград товарна гара“ е за обект, разположен на територията на област Хасково, община Димитровград, попадащ в землището на град Димитровград в имот, собственост на ДП „НКЖИ“ с идентификатор 21052.1017.452, акт за собственост №172/22.10.1997г.

Строителният обект ще бъде обслужван от жп линията в участък Димитровград – Харманли, 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.

Реализацията на инвестиционното предложение не изисква допълнително отчуждаване на земи, тъй като работите по електрификация на гара Димитровград товарна гара ще се извършват изключително в терени, собственост на Национална компания „Железопътна инфраструктура”. Не се изисква осигуряване на допълнителни площи за временни дейности по време на дейностите по електрификация на гарата. Не се предвижда изграждането на временни площадки и лагери за работници. В случай на необходимост от такива, същите ще бъдат разположени в границите на имотите, собственост на ДП НКЖИ.

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

Общата дължина на новоизградената контактна мрежа ще бъде 9280 м и ще бъде над коловозното развитие на гара Димитровград товарна гара. Няма да има използване на въздушна кабелна линия за захранване извън сервитута на коловозното развитие на гарата.

Сумарната площ, която е необходима за изграждането на фундаментите на стълбовната линия, ще е около 112 м².

Реализацията на инвестиционното предложение за „Електрификация на гара Димитровград товарна гара“ включва изпълнението на следните строително монтажни работи:

Демонтажни работи:

1. Демонтаж КП и НВ
2. Демонтаж носещо въже от тръбна или седлова клема
3. Демонтаж на двупътна конзола
4. Демонтаж многпътна конзола
5. Демонтаж на двоен спусък от двупътна конзола
6. Демонтаж на единичен спусък от ригел на ТН
7. Демонтаж единично закрепване от ЖР и двойно закрепване от ЖР
8. Демонтаж закрепване от спусък
9. Демонтаж на еднополюсен разединител и задвижване
10. Демонтаж секционен изолатор и на еднопътна конзола

Монтажни работи:

1. Пикетаж стълбовна линия
2. Доставка и монтаж на ЖБ стълбове
3. Доставка и монтаж на фундаменти за ЖБ стълбове
4. Доставка и монтаж на ЖР стълбове
5. Доставка и монтаж на котви AS Fm3-1 и AS Fm4-1
6. Доставка и монтаж обтяжки за котви
7. Водочерпене ръчно
8. Извозване на изкопна маса
9. Доставка и монтаж на преходни конзоли и закрепвания за стълб тип ЖБ
10. Доставка и монтаж на еднопътни конзоли и закрепвания за стълб тип ЖБ
11. Доставка и монтаж на преходни конзоли и закрепвания за стълб тип ЖР
12. Монтаж на преходни конзоли и закрепвания за стълб тип ЖР
13. Доставка и монтаж на еднопътни конзоли и закрепвания за стълб тип ЖР
14. Монтаж на еднопътни конзоли и закрепвания за стълб тип ЖР
15. Доставка и монтаж на двупътна конзола
16. Доставка и монтаж на МК
17. Доставка и монтаж на конзола опорна върхуригел
18. Доставка и монтаж върхова конзола и на обратен проводник
19. Доставка на заземления за ЖБ стълб и ЖР стълб
20. Заземителни връзки между елементи на твърди напречници
21. Монтаж на твърди напречници
22. Доставка и монтаж контактен проводник и носещо въже
23. Доставка и монтаж на струни и струнни клеми
24. Доставка и монтаж компенсиращи устройства, Барабанен тип, с въже Diера ф 9.5 и закрепвания за ЖБ и закрепвания за ЖР стълб
25. Доставка и монтаж на твърди анкеровки за ЖР стълб и за ЖБ стълб
26. Доставка и монтаж средни анкеровки
27. Монтаж и регула стрелки

28. Монтаж на въздушни междини без секционирание и на носещо въже върху тръбна или седлова клема
29. Доставка и монтаж на ел. съединители на стрелки и ел. съединители напречни и на секционни изолатори
30. Монтаж на секционен изолятор
31. Доставка и връзване на изолатори в КП и НВ в отклоненията към анкеровки пресичащи отделни секции
32. Снаждане на КП и НВ
33. Регула на КУ и КП
34. Доставка и монтаж на сигнали за КМ
35. Номериране и датиране на стълбове
36. Детайл за защита от птици на конзолен изолятор
37. Доставка и монтаж еднополюсен разединител и моторно задвижване
38. Монтаж еднополюсен разединител и задвижване
39. Доставка и монтаж на ел. съединители разединител/КМ
40. Полагане на кабели за захранване и управление на разединители
41. Настройка и наладка на система за управление на разединител
42. Доставка и монтаж междурелсови и междупътни съединители
43. Доставка и монтаж на ВО
44. Профилактични изпитвания на контакната мрежа
45. Доставка и монтаж предпазни табла на надлез вкл. заземление

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 електрификацията на гара Димитровград – товарна гара 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 гарата не се извършват дейности с опасни вещества.

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

Инвестиционното предложение за „Електрификация на гара Димитровград товарна гара“ не изисква промяна на съществуващата пътна инфраструктура или изграждане на нови пътни връзки. Техниката е високо проходима и пътищата са подходящи за нейното придвижване.

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

Инвестиционното предложение за „Електрификация на гара Димитровград товарна гара“ ще се реализира след получаване на положително решение по ОВОС или преценка за липсата на необходимост от такава.

В проекта се предвижда:

- цялостна електрификация на коловози с номера 21, 22, 23, 24 и 25, както и прилежащите им стрелки в посока Димитровград пътническа, както и електрификация на стрелките, свързващи с коловоз номер 10;
- електрификация на всички стрелки към коловози с номера 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34 в посока гара Димитровград пътническа, както и частичното електрифициране на самите коловози (около 200 метра от всеки);
- електрификация на успоредния коловоз на коловоз 10 в посока Хасково и жп стрелки с номера 147-150.

II.9. Предлагани методи на строителство

Като основни конструктивни параметри на контактната мрежа в проекта са приети следните:

- Тип на окачване на контактната мрежа – полукосо (с монтиране на носещото въже в опорните възли по оста на плъзгача на пантографа, а контактният проводник – със зададения с проекта зиг-заг);
- Системна височина – 1,45m;
- Максимална дължина на междустълбие – 58 m;
- Минимална дължина на струни в междустълбието – 0,26m;
- Максимална дължина на междуструнието на компенсирана верижна контактна мрежа – 9,5m;
- Височина на окачване на контактния проводник - 5500 mm;
- Максимално допустимо отклонение на контактния проводник в междустълбието от оста на плъзгача на пантографа под действието на вятър с максимална скорост или на лед и вятър – 400 mm;
- Максимална дължина на анкърно полуполе – 700 m за ново формирани анкърни полета в проекта.

Реализацията на инвестиционното предложение за „Електрификация на гара Димитровград товарна гара“ включва следните дейности:

- Изготвяне на металните секции на стълбовете – извършва се извън площадката. На площадката същите се доставят готови;
- Монтаж на металните секции;
- Изкопни дейности за изпълнение на фундаментите на стълбовете. Те ще бъдат с дълбочина от 3 до 5 метра, като при извършване на изкопните работи не се предвижда използване на взрив;
- Монтаж на железните и железобетонни стълбове;

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

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 монтирани новите стълбове или ще бъдат реконструирани съществуващите. Засегнатите площи са малки, а отчитайки технологията за монтаж на стълбове, може да се направи заключение, че използването на този ресурс е балансирано.

Стъпките ще се изпълняват от бетон, доставен с бетоновози. Изпълнението им не изисква консумация на вода по време на изграждането на стъпките и монтажа на стоманените звена.

Времето за изпълнение на една стъпка е малко, в рамките на 1 ч. За работниците, извършващи строителните процеси, не се налага изграждането на временни лагери. За задоволяване на битовите нужди, същите ще ползват служебните помещения за обслужване на товарна гара Димитровград.

Вода ще се използва по време на строителството в малки количества за нуждите на строителните работници, както и за оросяване при изкопните работи и пр.

При строително-монтажните работи по електрификацията на гарата ще се използват горива за строителната механизация, основно дизелово гориво. Необходимата ел. енергия за заваръчни и други монтажни работи ще се осигурява от националната електроразпределителна мрежа чрез съществуващите съоръжения в гарата.

По време на извършване на строителните работи, инвестиционното предложение не включва използване, съхранение, транспорт, производство и работа с материали, които могат да бъдат опасни за околната среда и здравето на хората.

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.

При реализацията на инвестиционното предложение за електрификация на гара Димитровград - товарна ще се генерират следните по вид отпадъци:

◆ Почва и камъни

Код съгласно класификацията на отпадъците, Наредба № 2 от 23.07.2014 г., МОСВ и МЗ - 17 05 04 – почва и камъни, различни от упоменатите в 17 05 03*

◆ Изкопани земни маси

Код съгласно класификацията на отпадъците, Наредба № 2 от 23.07.2014 г., МОСВ и МЗ - 17 05 06 – изкопани земни маси, различни от упоменатите в 17 05 05*

Генерираните земни маси, почва и камъни ще се транспортират и депонират на регламентирани строителни депа или предават за оползотворяване и/или обезвреждане на Регионална система за управление на отпадъци.

◆ Смесени битови отпадъци

В периода на изграждането на контактната мрежа ще се генерират битови отпадъци от жизнената дейност на работниците, изпълняващи строително - монтажните дейности. Генерираните смесени битови отпадъци ще се събират в контейнерите за битови отпадъци на територията на товарна гара Димитровград и ще се предават към общинските депа за битови отпадъци съгласно схемата за сметосъбиране и сметоизвозване на община Димитровград.

Код съгласно класификацията на отпадъците, Наредба № 2 от 23.07.2014 г., МОСВ и МЗ - 20 03 01 – Смесени битови отпадъци.

♦ **Отпадъци, притежаващи опасни свойства**

Не се очаква да се генерират опасни отпадъци по време на строителството на обекта, тъй като отработените масла, филтри, антифризни течности и акумулатори от механизацията и транспортната техника ще бъдат сменяни и събирани в автосервиси, разположени извън сервитута на жп линията. При инцидентно формиране на опасни отпадъци, същите ще бъдат третирани съгласно законодателството по управление на отпадъците (ЗУО и подзаконовите нормативни документи) и предавани за транспортиране на фирма, притежаваща регистрационен документ съгласно ЗУО.

Период на експлоатация

Експлоатацията на контактната мрежа в гара Димитровград товарна не е свързана с генериране на отпадъци, освен битови отпадъци и отпадъци от извършване на аварийно-ремонтни дейности.

Генерираните отпадъци при аварийно-ремонтни дейности са основно метални отпадъци (от ремонт или демонтиране на съоръжения).

Металните отпадъци ще се предават на юридически лица, които имат разрешително по реда на ЗУО за извършване на дейности по оползотворяване (подготовка за повторна употреба, рециклиране, друго оползотворяване: извършване на операция по оползотворяване, обозначена с код R4 - рециклиране или възстановяване на метали и метални съединения), въз основа на писмен договор, за конкретния вид отпадък.

Битовите отпадъци ще се събират и предават за сепариране в Регионална система за управление на отпадъци.

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

Не се очаква генерирането на опасни отпадъци освен при инциденти.

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

При реализацията на инвестиционното предложение ще се спазват следните мерки за ограничаване на възможни отрицателни въздействия върху околната среда:

- монтажът и демонтажът на контактната мрежа да се извършват съгласно комплексните единни трудови норми за подобен тип работи, нормите за безопасност на труда и нормите за опазване на околната среда;
- изграждането на контактната мрежа на гара Димитровград товарна гара да се извършва при спазване на изискванията на Наредба № РД-07-2 от 16 декември 2009 г. за условията и реда за провеждането на периодично обучение и инструктаж на работниците и служителите по правилата за осигуряване на здравословни и безопасни условия на труд (обн. ДВ. бр.102/2009 г. и попр. и изм.), Наредба № 2 от 22 март 2004 г. за минималните изисквания за здравословни и безопасни условия на труд при извършване на строителни и монтажни работи (обн. ДВ. бр.37/2004 г., и

попр. и изм.) и други имащи отношение към здравословните и безопасни условия на труд и към противопожарната и аварийна безопасност;

- при евентуални замърсявания на терена с гориво-смазочни материали от използваната техника, да се извърши отнемане на замърсените почвени и земни маси и тяхното последващо третиране за обезвреждане и оболзотворяване.

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

Няма.

II.15. Замърсяване и дискомфорт на околната среда

Реализацията на инвестиционното предложение може да доведе до дискомфорт по време на строителните работи по изпълнение на фундаментите на стълбовете чрез възможно повишаване на шумовите нива и запрашеност от използваната техника.

Евентуалните замърсявания ще се изразяват във възможност за отделяне на ограничени количества вредни емисии на вещества в атмосферата в резултат от работата на строителната техника.

В резултат от реализацията на инвестиционното предложение не се очаква наднормено замърсяване и дискомфорт на околната среда.

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.

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

Схема на гара Димитровград товарна (Приложение № 2 Ситуационен план на контактната мрежа)



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 „Електрификация на гара Димитровград товарна гара“ е за обект, разположен на територията на област Хасково, община Димитровград, попадащ в землището на град Димитровград в имот, собственост на ДП „НКЖИ“ с идентификатор 21052.1017.452, акт за собственост №172/22.10.1997г.

III.3. Зониране или земеползване съобразно одобрени планове

Инвестиционното предложение предвижда дейности по електрифициране на територията на гара Димитровград товарна, чийто терени са изцяло собственост на

Национална компания „Железопътна инфраструктура“. Не се налага отчуждаване на допълнителни земи.

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, не попадат в границите на защитени територии по смисъл на Закона за защитените територии и в границите на защитени зони по смисъл на Закона за биологичното разнообразие – защитени зони от мрежата „НАТУРА 2000“.

В близост до обекта 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.

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

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

Разглеждането на алтернативи по местоположение е невъзможно, тъй като реализирането на инвестиционното предложение е свързано с изпълнението на дейности по електрификация на съществуващи коловози и стрелки на територията на гара Димитровград товарна.

IV. Характеристика на потенциалното въздействие от реализацията на инвестиционното предложение

IV.1. Атмосферен въздух

Климатът на района е преходно-континентален, до средиземноморски. Средната годишна температура за Димитровград е по-висока от средната за страната +12.6 ° С. Това спомага за интензивни процеси на изпарение, особено през летните месеци. Разпределението на валежите е неравномерно през годината. Установяват се два максимума: пролетен през месеците май - юни и есенен – през октомври - декември. Основният минимум е през септември, а вторият - през февруари - март.

Реализацията на инвестиционното предложение за „Електрификация на гара Димитровград товарна гара“ не създава предпоставки за замърсяване на атмосферния въздух поради ограниченото количество на отделяните вредни емисии – само по време на строителните работи по изграждане на контактната мрежа и използването на ограничено количество техника, емитираща замърсители в атмосферния въздух.

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 почистят, като отпадъците се извозят на отредените за оползотворяване или обезвреждане на строителни отпадъци места.

IV.2. Води

Територията на община Димитровград се характеризира с разнообразие по отношение на водните запаси. Водните ресурси са в рамките на нормалните, но малкото количество валежи, характерни за общината (средно-годишно 600 л/кв.м), предполагат задължително интензивно напояване,.

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.

IV.3. Земни недра

Не се очаква въздействие върху земните недра по време на строителните работи, тъй като изкопите за фундаменти на стълбовете на територията на товарната гара ще бъдат с дълбочина от 3 до 5 метра, което не предполага възникването на отрицателно въздействие върху земните недра.

По време на експлоатация на железопътния участък практически няма вероятност и не се очаква негативно въздействие върху състоянието на земните недра.

IV.4. Земи и почви

В района на Инвестиционното предложение почвите са предимно черноземи - смолници. Големи пространства заемат и канелено-горските почви. В низината на река Марица са разположени ливадно-канелени почви. Срещат се и най-плодородните ливадно-алувиални почви и ливадно-блатни, в по-малка степен- рендзините алувиално-ливадни почви. Преобладават земите от IV, V и VI категория.

Инвестиционното предложение не въздейства негативно върху състоянието на земите и почвите в района, поради ограничената площ, необходима за изграждане на стълбовете на контактната мрежа.

IV.5. Растителен и животински свят. Защитени територии. Елементи на Националната екологична мрежа

Инвестиционното предложение не засяга защитени територии по Закона за защитените територии и защитени зони от екологична мрежа Натура 2000.

Поради малкия обхват на площите, необходими за реализиране на ИП и краткия период за изграждане на съоръженията, може да се констатира, че няма вероятност от негативно въздействие върху растителното и животинско разнообразие в района.

IV.6. Отпадъци

При реализацията на инвестиционното предложение за електрификация на гара Димитровград - товарна ще се генерират следните по вид отпадъци:

◆ Почва и камъни

Код съгласно класификацията на отпадъците, Наредба № 2 от 23.07.2014 г., МОСВ и МЗ - 17 05 04 – почва и камъни, различни от упоменатите в 17 05 03*

◆ Изкопани земни маси

Код съгласно класификацията на отпадъците, Наредба № 2 от 23.07.2014 г., МОСВ и МЗ - 17 05 06 – изкопани земни маси, различни от упоменатите в 17 05 05*

Генерираните земни маси, почва и камъни ще се транспортират и депонират на регламентирани строителни депа или предават за оползотворяване и/или обезвреждане на Регионална система за управление на отпадъци.

◆ Смесени битови отпадъци

В периода на изграждането на контактната мрежа ще се генерират битови отпадъци от жизнената дейност на работниците, изпълняващи строително - монтажните дейности. Отпадъците ще се събират в метални контейнери тип „Бобър” и предават за сепариране в Регионална система за управление на отпадъци и депониране на остатъчните фракции на регламентирано депо за неопасни битови отпадъци, съвместно с битовите отпадъци от общината.

Код съгласно класификацията на отпадъците, Наредба № 2 от 23.07.2014 г., МОСВ и МЗ - 20 03 01 – Смесени битови отпадъци.

Период на експлоатация

Експлоатацията на контактната мрежа в гара Димитровград - товарна не е свързана с генериране на отпадъци, освен битови отпадъци и отпадъци от извършване на аварийно-ремонтни дейности.

Генерираните отпадъци при аварийно-ремонтни дейности са предимно метални отпадъци (от ремонт или демантиране на съоръжения).

Металните отпадъци ще се предават на юридически лица, които притежават разрешително по ЗУО за извършване на дейности по оползотворяване (подготовка за

повторна употреба, рециклиране, друго оползотворяване: извършване на операция по оползотворяване, обозначена с код R4 - рециклиране или възстановяване на метали и метални съединения), въз основа на писмен договор.

Битовите отпадъци ще се събират и предават за сепариране в Регионална система за управление на отпадъци.

Видът на ИП и дейностите, които се предвиждат за реализирането му предопределят и вида на генерираните отпадъци, които са описани в т. II.11.

Очакваното въздействие на генерираните отпадъци по време на реализацията на инвестиционното предложение за „Електрификация на гара Димитровград товарна гара“ и по време на нейната експлоатация може да се класифицира като незначително, временно (за периода на строителството), постоянно (за периода на експлоатация) с малък териториален обхват.

IV.7. Рискови енергийни източници

Шум

По време на строителство

Изграждането на електропроводните съоръжения се извършва 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.

Въздействията от шум се очаква да бъдат кратковременни и само от строителната механизация. За ограничаване на шумовото въздействие от строителната дейност се предвиждат следните мерки: ограничаване на скоростта на движение по избран маршрут, добро техническо състояние на използваната механизация и забрана за работа на машините на празен ход.

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, ще се осъществява основно в светлата част на деня в кратки срокове, периодично и краткотрайно.

По време на експлоатация

По време на експлоатацията шумовото натоварване се очаква да бъде в рамките на фоновите нива за района и шумовата характеристика на територията няма да се промени.

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.8. 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.9. Здравно-хигиенни аспекти

Основните рискови фактори за евентуално увреждане здравето на хората се подразделят на такива в периода на строителството и в етапа на експлоатацията на обекта. По време на изпълнението на инвестиционното предложение към физичните рискови фактори спадат тези, които се генерират при работа на апаратурата (шум, вибрации) или пък отклонения в микроклиматичните условия/работа при висока или ниска температура, влажност, скорост на движение на въздуха и др./ Използваната техника генерира незначителни количества неорганизиран емисии на прах и емисии от изгорели газове.

Трябва да се има предвид, че дейностите по електрификация на гарата 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.10. Културно наследство

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

Възможно е при изпълнение на дейностите по електрификация на гарата да се попадне на археологически обект, нерегистриран преди, поради неговите особености. В такъв случай се процедира в съответствие с разпоредбите на чл. 72 и 73 от ЗКН.

V. Характер на очакваните въздействия

Значимостта на въздействията върху околната среда в резултат от реализацията на инвестиционното предложение за „Електрификация на гара Димитровград товарна гара“, 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

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

Характеристика на въздействието	По време на строителството	По време на експлоатацията
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
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

Характеристика на въздействието	По време на строителството	По време на експлоатацията
Положителни	не	не
Отрицателни	не	не

Отпадъци

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

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
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
-------------	----	----

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

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 техниката за изграждане на контактната мрежа.

Поради краткия период на изграждане практически не се очаква негативно въздействие върху състоянието на атмосферния въздух. Мерките се свеждат до следното:

- Използване на изправна техника;

Период на експлоатацията

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

♦ Води

Повърхностни води

Период на строителство

По време на строителството няма да има замърсяване на повърхностните води.

Период на експлоатацията

По време на експлоатация няма да има замърсяване на повърхностните води.

Подземни води

Период на строителство

По време на експлоатация няма да има замърсяване на подземните води.

Период на експлоатацията

По време на експлоатация няма да има замърсяване на подземните води.

♦ Земни недра

Период на строителство

По време на строителството няма да има замърсяване на земните недра.

Период на експлоатацията

По време на експлоатация няма да има замърсяване на земните недра.

♦ Почви

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

♦ Растителен и животински свят

По време на строителството и експлоатацията няма да има негативно въздействие върху растителния и животински свят.

◆ **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 (депониране);
- 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 гара Димитровград товарна, 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 апаратура при изграждане на контактната мрежа на гара Димитровград товарна.

◆ 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

Не се очакват негативни въздействия и инциденти по отношение на работниците и населението при спазване на изискванията на "Правилник по безопасност на труда при геолого-проучвателните работи", Наредба № РД-07-2 от 16 декември 2009 г. за условията и реда за провеждането на периодично обучение и инструктаж на работниците и служителите по правилата за осигуряване на здравословни и безопасни условия на труд (обн. ДВ. бр.102/2009 г. и попр. и изм.), Наредба № 2 от 22 март 2004 г. за минималните изисквания за здравословни и безопасни условия на труд при извършване на строителни и монтажни работи (обн. ДВ. бр.37/2004 г., и попр. и изм.) и други имащи отношение към здравословните и безопасни условия на труд и към противопожарната и аварийна безопасност.

Мерки

- Употреба на лични предпазни средства
- Работниците да бъдат снабдени с подходящо за сезона работно облекло

VII. Трансграничен характер на въздействието

Местоположението на товарна гара Димитровград и площите на стъпките за монтиране на стълбовете за електрифициране на гарата, предмет на инвестиционното предложение, не предполагат трансгранични въздействия.

Списък на приложенията:

- | | |
|----------------|---|
| Приложение № 1 | Писмо на РИОСВ – Хасково с изх. № ПД-186/13.06.2017г. |
| Приложение № 2 | Ситуационен план на контактната мрежа на гара Димитровград
товарна |