

ИНФОРМАЦИЯ

**ЗА ПРЕЦЕНЯВАНЕ НЕОБХОДИМОСТТА ОТ ОВОС
НА ИНВЕСТИЦИОННО ПРЕДЛОЖЕНИЕ НА ДП „НАЦИОНАЛНА
КОМПАНИЯ „ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“**

**„Изграждане на интермодален терминал
в Северен централен район на планиране в България - Русе“**

- София -

- май 2015 г. -

Въведение

Информацията за преценяване на необходимостта от ОВОС на инвестиционното предложение на ДП „Национална компания „Железопътна инфраструктура” за обект: „Изработване на предпроектни проучвания, идеен проект, ПУП и подготовка на отчуждителни процедури за „Изграждане на интермодален терминал в Северен централен район на планиране в България - Русе” е изготвена съгласно писмо на РИОСВ – Русе изх. № А01768/15.04.2015 г. (приложение №1) в съответствие с изискванията на Глава шеста от Закона за опазване на околната среда – ЗООС (ДВ бр.91 / 2002 г., изм. и доп. ДВ бр.98 / 2014 г.) и изискванията на чл.31 от Закона за биологичното разнообразие – ЗБР (ДВ бр.77 / 2002 г., изм. и доп. ДВ бр.98 / 2014 г.).

Инвестиционното предложение попада в обхвата на приложение №2, т. 10 „Инфраструктурни инвестиционни предложения”, буква „в” – „строителство на жп линии и съоръжения за комбиниран превоз и смесени терминали” към чл. 93, ал.1, т.1 и 2 от ЗООС и подлежи на процедура за преценяване на необходимостта от извършване на оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС).

I. Информация за контакт с възложителя

1. Име, ЕГН, местожителство, гражданство на възложителя – физическо лице, седалище и единен идентификационен номер на юридическото лице; Булстат

Инвеститор: ДП „Национална компания „Железопътна инфраструктура”

БУЛСТАТ 130 823 243

ГЕНЕРАЛЕН ДИРЕКТОР: инж. Милчо Ламбрев

2. Точен и пълен пощенски адрес

ДП „Национална компания „Железопътна инфраструктура”

1233 - София, СО - район „Сердика”, бул. „Кн. Мария Луиза“ № 110

3. Телефон, факс и e-mail

(+359 2) 831 20 03,

e-mail: office@rail-infra.bg

4. Лице за контакти

инж. Мирослава Доганджийска, тел.02/932 38 63

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

II. Характеристики на инвестиционното предложение

1. Цел и предмет на инвестиционното предложение

Инвестиционното предложение се отнася за „Изграждане на Интермодален терминал в Северен – Централен район на планиране в България – Русе” и е част от проект: „Техническа помощ за изграждане на интермодален терминал в Северен централен район на планиране в България – Русе, крайна цел на който е реализация на инвестиционния проект за изграждане на интермодален терминал в Северен – Централен район на планиране в България – Русе.

Проектът „Изграждане на интермодален терминал в Северен централен район на планиране в България - Русе” се финансира по ОПТ от Европейския фонд за регионално развитие и от държавния бюджет на Република България.

Поради географското си положение България представлява важна транзитна страна за трафика между Западна, Централна и Южна Европа, Близкия изток и Азия. Ситуиране на Интермодален терминал в Русе се явява модерен транспортен хъб за товарния транспорт от воден, пътен и железопътен трафик.

Инвестиционното предложение се отнася за ново строителство, с което се цели развитие и модернизация на товарния трафик.

На настоящия етап се извършват предпроектни проучвания с предлагане на варианти за разположение на площадката на ИМТ.

В най-началната фаза Възложителят „НКЖИ” е уведомила за своето инвестиционно намерение заинтересованите страни и ведомства.

2. Резюме на предложението

Предложени са 3 площадки за ИМТ:

- Площадка **А** - На север от Разпределителна гара Русе
- Площадка **В** – На мястото на терен, предвиден за Техническа гара Русе
- Площадка **С** – На територията на Разпределителна гара Русе-изток

Площадките попадат в землището на гр. Русе, община Русе, област Русе.

Имотите, върху които попадат избраните площадки, са:

- Поземлен имот с идентификатор № 63427.74.40 по кадастралната карта на град Русе, с площ от 298904 m², собственост на ДП НК „Железопътна инфраструктура”, съгласно скица № 5986 / 10.07.2013 г., издадена от СГКК – гр. Русе;
- Поземлен имот с идентификатор № 63427.96.2 по кадастралната карта на град Русе, с площ от 24248 m², собственост на ДП НК „Железопътна инфраструктура”, съгласно скица № 6487 / 06.06.2011 г., издадена от СГКК – гр. Русе;
- Поземлен имот с идентификатор № 63427.96.3 по кадастралната карта на град Русе, с площ от 11252 m², собственост на ДП НК „Железопътна инфраструктура”, съгласно Акт за публична държавна собственост № 4923 / 12.08.2011 г.

Площадка А е разположена в непосредствена близост до Разпределителна гара Русе, на север от нея. Избраното местоположение е върху демонтирани коловози на Захарните заводи.

Терминалът е разположен върху имоти, собственост на ДП „НКЖИ” и имоти, общинска собственост, отредени за жп транспорт.

Площадката се намира върху терените на бившата дезинфекционна станция, бившия приемно-предавателен парк на захарна фабрика, зоната между дезинфекционната станция и разпределителната гара, бившия Ледозавод и пътят, водещ към него. Като цяло теренът е равнинен, не е залесен и е благоприятен за разполагането на ИМТ.

За пътен подход е възможно да се използва съществуващата улица „Тракция” и връзката ѝ към разпределителната гара, като ще трябва да се предвиди реконструкция на пътя, за достигане на необходимия пътен габарит за преминаване и разминаване на тежкотоварни машини.

Общият устройствен план на град Русе площадката е разположена в Устройствена зона Т2 – Терени с конкретно предназначение – За мрежи и съоръжения на техническата инфраструктура. Зоната не се нормира с показатели за застрояване, съгласно ЗУТ.

Сграден фонд

Сгради, които пряко ще бъдат засегнати от проекта, са намиращите се на площадката:

- дезинфекционна станция
- сграда за производство на лед.

В района на гарата се намират и други сгради, собственост на ДП НКЖИ.

Транспортно – комуникационни връзки

Железопътна инфраструктура:

Площадката е свързана с всички жп направления във възел Русе, поради непосредствената близост с Разпределителна гара Русе.

Пътна инфраструктура

Достъпът до бъдещ терминал е възможен от булевард „Тутракан“, част от градската пътна мрежа, който в момента се реконструира за товарно движение.

Пристанищна инфраструктура

Площадката няма пряка връзка с Пристанище Русе Изток и „Пристанище Русе Запад. Възможно е да се направи връзка с подвижен състав от разположените в близост до тях жп гари (Русе - Запад и Русе - Север).

Площадка В – Терен, предвиден за Техническа гара Русе.

Площадка В е разположена върху терен, предвиден за Техническа гара Русе.

Бъдещият терминал е предвиден върху имоти, собственост на ДП „НКЖИ”, общински имоти, предвидени за жп транспорт и имоти, общинска частна собственост.

Теренът се намира в източната част на ж.п. възел Русе. В близост до него се намира гара Русе разпределителна и пост Дунав.

Теренът в момента е частично застроен. Част от основите на новата техническа гара са положени преди години, но не са довършени. На място се виждат изградени фундаменти.

Гърловина страна юг (посока Русе разпределителна) има следи от положени коловози, но те са демонтирани.

ВОбщия устройствен план на град Русе площадката е разположена в Устройствена зона 19-Сос – Смесена обществено – обслужваща и складова зона, с нормативи на застрояване, както зона Пп – Предимно производствена зона и Пч –чисто производствена зона.

Сграден фонд

В два имота, собственост на ДП НКЖИ, има съществуващи сгради на Техническа гара Русе. Сградите са собственост на ДП НКЖИ. Тези сгради ще бъдат съборени при изграждане на Терминала.

Транспортно – комуникационни връзки

Железопътна инфраструктура

Площадката е с пряк достъп до всички направления в жп възел Русе, поради непосредствената близост с Разпределителна гара Русе. Влаковете от Русе север и Румъния - през Дунав мост, ще навлизат директно през нов разделен пост (Дунав Север).

Пътна инфраструктура

Пътният достъп към площадката е възможен от бул. „България”, с нова пътна връзка с дължина 200 m, част от градската пътна мрежа.

Пристанищна инфраструктура

Площадката няма пряка връзка с Пристанище Русе-Изток и Пристанище Русе-Запад. Възможно е да се направи връзка с подвижен състав от разположените в близост до тях жп гари (Русе - Запад и Русе - Север).

Площадка С – На територията на Разпределителна гара Русе-Изток

Площадка С е разположена на територия на приемно-отправния парк на Разпределителна гара Русе - Изток. Теренът изцяло е собственост на ДП „НКЖИ”.

Мястото на съществуващата гара позволява развитието на терминална площадка. Необходимо е да се възстанови връзката към Русе-север / Дунав мост. Мястото дава възможност и за удобен пътен подход, ползвайки вече изграден такъв в Индустриален парк Русе.

Местоположението на площадката дава достъп до всички ж.п. направления на възел Русе.

ВОбщия устройствен план на град Русе площадката е разположена в Устройствена зона Т2 – Терени с конкретно предназначение – За мрежи и съоръжения на техническата инфраструктура. Зоната не се нормира с показатели за застрояване, съгласно ЗУТ.

Сграден фонд

Сградите, които се намират на територията в съседство на предвидената площадка и могат да се използват за бъдещата дейност, са :

- четириетажна монолитна административна сграда ;
- четириетажна монолитна техническа сграда;
- триетажна битова сграда.

На територията на гара Разпределителна Русе Изток се намират и други сгради и съоръжения, собственост на ДП НКЖИ (УДВГД и ССТ). Тяхното бъдещо предназначение и възможно ползване за нуждите на ИМТ Русе, ще се проучва и определя в следващата фаза на проекта – фаза Идеен проект, след избрано местоположение.

Транспортно – комуникационни връзки

Железопътна инфраструктура

Площадката е с пряк достъп до всички жп направления, посредством Разделен пост Дунав и Разделен пост Дунав Север.

Пътна инфраструктура

Връзката ще се осъществи с реконструкция и удължаване с 50 m на съществуващ път в Индустриален парк Русе .

Пристанищна инфраструктура

Няма пряка връзка с Пристанище Изток и Пристанище Запад, като е възможно формирането на маневрена група от разположените в близост до тях жп гари.

Ситуация на предлаганите за избор площадки на ИМТ-Русе е представена в Приложение №1 към настоящото уведомление.

Съществуващо положение - административно и териториално устройство

Площадки **А** и **В** са разположени в чертите на индустриалната зона на гр. Русе, върху имоти, собственост на ДП „НКЖИ” и имоти, общинска собственост, отредени за жп транспорт.

Площадка **С** е разположена на територия на приемно-отправния парк на Разпределителна гара Русе - Изток. Теренът изцяло е собственост на ДП „НКЖИ”.

ВОбщия устройствен план на град Русе площадките **А** и **С** са разположена в Устройствена зона Т2 – Терени с конкретно предназначение – За мрежи и съоръжения на техническата инфраструктура. Зоната не се нормира с показатели за застрояване, съгласно ЗУТ.

ВОбщия устройствен план на град Русе площадка **В** е разположена в Устройствена зона 19-Сос – Смесена обществено – обслужваща и складова зона, с нормативи на застроява както зона Пп – Предимно производствена зона.

Предлаганите алтернативи за местоположения на площадка за ИМТ – Русе не засягат защитени територии и зони и чувствителни зони.

Доказване на необходимостта от инвестиционното предложение

Поради географското си положение България представлява важна транзитна страна за трафика между Западна, Централна и Южна Европа, Близкия изток и Азия. Ситуиране на Интермодален терминал в Русе се явява модерен транспортен хъб за товарния транспорт от воден, пътен и железопътен трафик.

В резултат на ревизираната политика за изграждане на Транс-европейската транспортна мрежа се цели подобряване на интермодалността в югоизточния регион на ЕС чрез създаване на условия за оптимално взаимодействие и интеграция на различните видове транспорт и повишаване качеството на предоставяните товарни транспортни услуги.

От осъществяването на проекта се очаква предоставяне на възможност за ефективно транспортиране на големи обеми товари от Черно море до Централна Европа и търговските възли в ЕС.

Поради тези причини инвестиционното предложение е необходимо и навременно.

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

Инвестиционното предложение е свързано със следните утвърдени програми:

- Стратегическа рамка за развитие на Община Русе за периода 2014 – 2020 г.
- Общински план за развитие на Община Русе за периода 2014 - 2020 г.
- Изменение на Общ устройствен план на град Русе от 2006 г.
- Оперативна програма „Транспорт” 2007 – 2013 г.
- Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на РБ до 2015 година;
- Стратегия за интегриране на българската ж.п. инфраструктура в европейската интермодална транспортна мрежа;
- Национална стратегия за опазване на околната среда;
- Стратегия за развитие на разпределителните гари;
- Общи указания за анализа на разходите и ползите за проекти, подкрепяни от Кохезионния фонд и Европейския фонд за регионално развитие в периода 2007–2013 г.

При изработването на вариантите решения, Изпълнителят ще се съобрази със заложените решения в Общия устройствен план на община Русе и проектите за развитие региона.

4. Подробна информация за разгледани алтернативи

Разгледани са три алтернативни площадки за реализиране на инвестиционното предложение, както следва:

4.1. Алтернатива – площадка А

А) Терен

За тази алтернатива се предвижда разполагане на площадката върху терените на бившата дезинфекционна станция, бившия приемно-предавателен парк на захарна фабрика, зоната между дезинфекционната станция и разпределителната гара, бившия Ледозавод и пътя, водещ към него, на север в непосредствена близост до Разпределителна гара Русе.

Като цяло теренът е равнинен, не е залесен и е благоприятен за разполагането на ИМТ.

Б) Характерни особености

Проектното решение на ИМТ на Площадка А е с тупиково развитие на товаро-разтоварните коловози с едностранен достъп към тях през западна гърловина на Разпределителна гара Русе. Близостта на гарата дава възможност да се използва нейния приемно-отправен парк като в него коловози 5 и 6 са с дължина съответно 760 m и 759 m.

Предвижда се реконструкция на западната гърловина на гарата, за да се осигури връзка с всички приемно-отправни коливози.

В) Транспортен достъп и връзки

В.1) Свързаност със жп мрежата

Непосредствената близост на терминала до Разпределителна гара Русе и използването на приемно-отправния ѝ парк дава директна връзка с всички жп направления в жп възел Русе, както следва:

- от и за София през гара Русе Пътническа
- от и за гара Русе Запад и пост 12
- от и за гара Русе-север
- от и за Рунъния през Дунав мост
- от и за Варна

В.2) Свързаност с пътната инфраструктура

Пътен достъп се предвижда от бул. „Тутракан”, който в момента е в реконструкция и основното му предназначение е за товарно движение, като се предвижда уширяването на улица „Тракция” и реконструкцията на част от нея, включително пътния надлез над изтеглителен коловоз на Локомотивния завод. По проект се предвижда външните пътища да бъдат 10250 m².

В.3) Връзка с пристанище

Няма пряка връзка с пристанище Изток и пристанище Запад, като е възможно формирането на маневрени състави от разположените в близост до тях жп гари (Русе-Запад и Русе-Север).

В.4) Съоръжения – проектни предложения

- Пътен надлез над изтеглителен коловоз за ВР депо – монолитно двуребресто 3-отворно съоръжение с дължина 45 m;
- водостоци 3 бр.
- канавки – 4740 m
- огради – 2195 m
- дренажи – 2050 m.

Г) Собственост на засегнатите терени

Държавна публична, държавна частна и общинска публична, от която 64 % е собственост на ДП „НКЖИ”.

Площ на площадка А – 113,529 дка.

Д) Засягане на съществуваща пътна и железопътна инфраструктура и мощности

Терминалът ще бъде разположен върху вече демонтирани коловози на Захарните заводи и излязла от експлоатация дезинфекционна станция. Налага се реконструкция на западната гърловина на Разпределителна гара Русе. Засяга се и сградата за производство на

лед, която също не е в експлоатация. Засяга се също така и служебен път към тези стопанства.

Е) Засягане на съществуващи комуникации и инженерни мрежи (водопроводи, топлопроводи, газопроводи, електропроводи и др.)

Терминалът пресича:

- подземен водопровод
- надземен газопровод
- надземен паропровод
- 12 броя електрически кабели 20 кV

Ж) Възможности за развитие

Възможностите за развитие на ИМТ на площадка А са **силно ограничени** и се свеждат до удвояване на товаро-разтоварните коловози. На юг разширението е лимитирано от непосредствената близост на Разпределителна гара Русе, а на север от терени с неподходящ релеф – дълбоко дере до 15 m. Няма възможност за изграждане в перспектива на двустранна връзка на товаро-разтоварните коловози.

З) Предимства и недостатъци

Предимства:

- Близост до Разпределителна гара Русе и използване на приемно-отправните й коловози.
- Прък достъп по всички жп направления
- Разположение върху терен основно на ДП „НКЖИ” и общински терен, предвиден за жп транспорт.

Недостатъци

- Ограничени възможности за развитие в перспектива
- Отдалечен пътен достъп до терминала през градски булевард (бул. „Тутракан”).
- Само единият товаро-разтоварен фронт е с дължина 530 m (26 вагона).

4.2. Алтернатива – площадка В

А) Терен

Площадка В е разположена върху терен, предвиден в миналото за изграждане на Техническа гара Русе. Теренът се намира в източната част на ж.п възел Русе. В близост до него се намира гара Русе разпределителна и пост Дунав.

Теренът в момента е частично застроен. Част от основите на новата техническа гара са положени преди години, но не са довършени. На място се виждат изградени фундаменти. Гърловина страна юг (посока Русе разпределителна) има следи от положени коловози, но те са демонтирани.

Б) Характерни особености

Проектното решение на ИМТ на Площадка В е с тупиково развитие на товаро-разтоварните коловози, с едностранен достъп до тях от север, като е оставена възможност

за двустранно свързване и осигуряване на пряк достъп от приемно-отправния парк на Разпределителна гара Русе.

Характерно за тази площадка е, че от направленията от София, гара Русе Запад, Варна и източната промишлена зона влаковете се приемат в Разпределителна гара Русе, от където се подават в терминала. Влаковете от Русе север и Румъния през Дунав мост навлизат директно през нов разделен пост (Дунав Север). Предвиждат се три приемно-отправни коловоза с полезни дължини 750 m, 684 m и 639 m.

Товаро-разтоварните коловози имат дължини на работния фронт 530 m.

В) Транспортен достъп и връзки

В.1) Свързаност със жп мрежата

Непосредствената близост на терминала до Разпределителна гара Русе и използването на приемно-отправния парк, в комбинация с новия пост, дава връзка със следните жп направления в жп възел Русе, както следва:

- от и за София;
- от и за гара Русе Запад и пост 12;
- от и за Варна през Разпределителна гара Русе (индиректно);
- от и за Румъния през новия пост Дунав север;
- от и за Русе-север през новия пост Дунав север.

В.2) Свързаност с пътната инфраструктура

Пътен достъп се предвижда от бул. „България”, с нова пътна връзка с дължина 200m.

В.3) Връзка с пристанище

Няма пряка връзка с пристанище Изток и пристанище Запад, като е възможно формирането на маневрени състави от разположените в близост до тях жп гари (Русе-Запад и Русе-Север).

В.4) Съоръжения – проектни предложения

- водостоци – 3 бр.
- канавки – 5100 m
- огради - 3923 m
- дренажи – 2060 m.

Г) Собственост на засегнатите терени

Държавна публична, общинска частна и общинска публична, от която 85 % е собственост на ДП „НКЖИ”.

Площ на площадка В – 168,824 дка.

Д) Засягане на съществуваща пътна и железопътна инфраструктура и мощности
Предвижда се терминалът да е разположен върху недовършената площадка на Техническа гара Русе. За целта ще е необходимо да се разбият изпълнените фундаменти, разваляне на съществуващи сгради (общо 1680 m³).

Е) Засягане на съществуващи комуникации и инженерни мрежи (водопроводи, топлопроводи, газопроводи, електропроводи и др.)

Терминалът пресича:

- силно токова подземна линия;
- газопровод;
- надземен паропровод;
- водопровод;
- 1 брой електрически кабел 20 кV.

Ж) Възможности за развитие

Има добра възможност за развитие на ИМТ Русе на Площадка В. Товаро-разтоварната коловозна група може да стане от 4 двустранно свързани коловоза, всеки с работен фронт от 530м. Има потенциална възможност за изграждане на бъдещо карго селище западно от Терминала, разположено върху общинска частна собственост.

З) Предимства и недостатъци

Предимства:

- Близост до Разпределителна гара Русе и възможност за използване на приемно-отправните и коловози;
- Пряк пътен достъп от бул. „България“.

Недостатъци:

- Няма достъп от всички главни жп направления. Влаковете от посока Варна ще достигат до терминала индиректно през гара Русе Разпределителна.
- Налага се отчуждаването на терени Общинска частна собственост.

4.3.Алтернатива – площадка С

Гарата се намира на изток от ж.п възела и граничи с Разделен пост Дунав на запад.

Гарата е тупикова и разполага с три парка: приемно-отправен, разпределителен и северен-отправен парк. В настоящия момент приемно-отправния парк е със 7 коловоза (3 са демонтирани), южният разпределителен сноп е изцяло демонтиран. Останалите два снопа (разпределителен и северен-отправен) съществуват.

В изхода на гарата в западна посока се отделят две връзки, оформяйки ж.п „триъгълник”. Северната връзка, посока гара Русе север/Дунав мост е изцяло демонтирана. Южната връзка към Разделен пост Дунав съществува.

Сградите в района на гарата са масивни необитаеми. Две от тях са 4-етажни, една дву-етажна и една едноетажна.

В близост до гарата в северна посока се развива нова индустриална зона (индустриален парк Русе). Функционират заводи и предприятия. Един от тях е „Keros ceramica” за производство на керамика.

Гара Русе изток разпределителна в момента не функционира като такава. Използва се за гариране на вагони.

А) Терен

Площадка С е разположена на мястото на спряната от експлоатация Разпределителна гара Русе-Изток.

Мястото на съществуващата гара позволява развитието на терминална площадка.

Б) Характерни особености

Проектното решение на ИМТ на Площадка С е с тупиково развитие на товаро-разтоварните коловози, с едностранен достъп до тях от запад, като е оставена възможност за двустранно свързване. Има три приемно-отправни колове с полезни дължини от 750 m до 774 m. Товаро-разтоварните колове са с дължини на работния фронт от 530 m. Предвижда се изграждането на екипировъчен пункт за маневрени локомотиви. За пряка връзка към гара Русе-Север и Дунав мост се предвижда възстановяването на разделен пост Дунав Север.

В) Транспортен достъп и връзки

В.1) Свързаност с жп мрежата

Чрез разделните постове Дунав и Дунав Север се осигурява директен достъп от всички жп направления:

- от и за София през гара Русе Пътническа;
- от и за гара Русе Запад и пост 12;
- от и за гара Русе-север;
- от и за Румъния през Дунав мост;
- от и за Варна;
- изграждане на нова ж.п. връзка със ж.п. линията към Румъния.

В.2) Свързаност с пътната инфраструктура

Предвижда се реконструкция и удължаване с 50 m на съществуващ път в Индустриален парк Русе

В.3) Връзка с пристанище

Няма пряка връзка с пристанище Изток и пристанище Запад, като е възможно формирането на маневрени състави от разположените в близост до тях жп гари (Русе-Запад и Русе-Север).

В.4) Съоръжения – проектни предложения

- водостоци – 4 бр.
- канавки – 5800 m
- огради – 3736 m
- дренажи – 2000 m.

Г) Собственост на засегнатите терени

Държавна публична, общинска частна и общинска публична, която 100 % е изцяло собственост на ДП „НКЖИ”.

Площ на площадка В – 194,516 дка.

Д) Засягане на съществуваща пътна и железопътна инфраструктура и мощности

Връзката към новия терминал преминава през зоната на приемно-отправния парк по следата на вече демонтирани коловози. За изграждане на товаро-разтоварната площадка ще е необходимо да се демонтират 8 броя съществуващи разпределителни коловози и приемно-отправната коловозна група от север на тях. От съществуващите сгради ще бъдат развалени общо 460 m³

Е) Засягане на съществуващи комуникации и инженерни мрежи (водопроводи, топлопроводи, газопроводи, електропроводи и др.)

- 2 броя електрически кабели 110 кV

Ж) Възможности за развитие

Има добра възможност за развитие на ИМТ Русе на Площадка С. Товаро-разтоварната коловозна група може да стане от 4 двустранно свързани коловоза, всеки с работен фронт от 530 m. Има потенциална възможност за изграждане на бъдещо карго селище в южна посока.

З) Предимства и недостатъци

Предимства:

- Терминалът изцяло се вмести в границите на терен, собственост на ДП „НКЖИ”;
- Пряк достъп по всички жп направления;
- Пътният достъп не води до натоварване на градския трафик и има изграден пътен подход до самия терминал.

Недостатъци:

- Съществуващата външна жп връзка до площадката на терминала по направление Дунав мост е демонтирана и ще се наложи нейното възстановяване.

4.5. Обобщение относно вариантите

Таблица II.4.5 – 1

Сравнение на трите алтернативи за площадка

№	Показатели	А	В	С
1	Транспортен достъп и връзки			
1.1.	Свързаност със жп мрежата	Да, равностойни		
1.2	Свързаност с пътната инфраструктура	Реконстр. на ул. ”Тракция” и п.надлез	Нова п.връзка L= 200 m	Рек. на същ път L= 50 m
1.3	Свързаност със ж.п. структура	Да	Да	Изграждане на нова ж.п. връзка
1.4.	Връзка с пристанище	Не, равностойни		
2	Засегнати терени собственост на „НКЖИ” (%)	64%	85 %	100 %

*Информация за преценка на необходимост от ОВОС за
„Изграждане на Интермодален терминал в Северен – Централен район на планиране в България – Русе”*

3	Обща площ (дка)	113,529	168,824	194,516
3	Засягане на съществуваща пътна и жп инфраструктура и мощности	да	да	НЕ
4	Засягане на комуникации и инженерни мрежи			НЕ
4.1	Подземни водопроводи	Да	Да	
4.2	Надземни газопроводи	Да	-	
4.3	Надземни паропроводи	Да	да	
4.4.	Силно токова подземна линия	-	да	
4.5.	Газопровод	-	да	
5	Възможности за развитие	Силно ограничени	Добра	Добра
6	Предимства			
6.1	Близост до Разпределителна гара Русе и използване на приемно-отправните коловози	Да	Да	-
6.2	Пряк достъп до всички направления	Да	не	Да
6.3	Пряк пътен достъп от бул. ”България”	-	Да	-
6.4.	Разположение основно върху терен собственост на ДП „НКЖИ” и общински терен, предвиден за транспорт	Да	Да	Да, изцяло
6.5	Пътният достъп не води до натоварване на градския трафик	не	не	Да
7	Недостатъци			
7.1	Ограничени възможности за развитие в перспектива	Да	Не	Не
7.2	Отдалечен пътен достъп до ИМТ през урбанизирана среда	Да	Да	Не
7.3	Недостатъчна дължина на всички товаро-разтоварни фронтове	Да	Не	Не
7.4.	Няма пълен жп достъп от всички главни направления	Не	да	Не
7.5.	Отчуждаване на земи общинска частна собственост	да	да	Не
7.6	Възстановяване на демонтирана жп връзка по направление Дунав-мост	Не	Не	да

След разгледаните в настоящата информация постановки могат да се направят следните изводи и коментари:

1. По отношение на транспортен достъп и връзки всички предлагани алтернативи имат пряк жп и пътен достъп. За площадки В и С се изисква допълнително свързване с дължини съответно 200 и 50 m.

2. По отношение на засегнати терени, собственост на „НКЖИ” (%) предимството е на площадка С – 100 % от засегнатите земи са собственост на ДП „НКЖИ”.

3. По отношение на големина на терена предимство също има площадка С;

4. По отношение на засягане на съществуваща пътна и жп инфраструктура и мощности предимството отново е на площадка С - не засяга такива;

5. По отношение на засягане на комуникации и инженерни мрежи предимството отново е на площадка С - не засяга такива;

6. По отношение на възможности за развитие за площадки В и С се прогнозираат добри такива.

7. По отношение на предимства и трите площадки имат такива, като предимствата за площадка С са най-големи, тъй като освен преките връзки по всички направления, с избраното местоположение не се натоварва допълнително пътния трафик в чертите на град Русе.

От горното е видно, че предложението за площадки на ИМТ – Русе е направено след задълбочен анализ, като с най-големи предимства е площадка С.

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

Предвижда се местоположението на площадката на инвестиционното предложение да бъде на територията на област Русе, община Русе.

Площадките за временни дейности по време на строителство ще бъдат в границите на площадката, която се одобри от компетентния орган (РИОСВ) за изграждане на терминала и за нея няма да се изискват допълнителни площи.

6. Описание на основните процеси, капацитет

Съгласно общите строително-експлоатационни параметри, които представя проектантът, с цел обективно оценяване предимствата на всяка една предложена площадка, са приети общи параметри за отделните елементи, които са спазени при проектирането на отделните варианти:

6.2.1. Коловозно развитие

- Три приемно-отправни коловоза с минимална полезна дължина (ПД) на поне един от тях ПД=750 m.

- Два товарни коловоза (с възможност за реализиране на още два в перспектива) с дължина на работния фронт 530 m за обработка на 26 контейнерни вагона (по изключение се допуска един от двата коловоза да е с минимална дължина на работния фронт 410 m за обработка на 20 контейнерни вагона

- Изтеглителен коловоз с минимална дължина 560 m.

6.2.2. Товаро-разтоварна площадка – Заложени са два товаро-разтоварни фронта, с разстояние между прилежащите коловози 68 m, което ще дава възможност за работа на 2 ричстакера (след 2035 г.) и разполагане на зона за складиране на контейнери.

6.2.3. Паркинги:

- Външен паркинг за автоконтейнерни влекачи с 16-18 паркоместа
- Вътрешен паркинг за автоконтейнерни влекачи с 10-12 паркоместа
- Външен паркинг за автомобили с 30 паркоместа
- Вътрешен паркинг за автомобили с 20 паркоместа

6.2.4. Сгради:

- КПП с приемно-отправен портал
- Административна сграда
- Сграда към митнически пункт

6.2.5. Складове:

- Склад за контейнери и сменяеми каросерии
- Склад за специални контейнери

6.2.6. Пункт за текущо поддържане на контейнери и сменяеми каросерии

6.2.7. Площадка за ремонт, поддържане, екипиране и почистване на механичните обслужващи средства

Съгласно инвестиционното предложение за реализацията на ИМТ – Русе ще се изпълнят следните видове работи, описани в предпроектните проучвания, а именно:

А) Железопътни работи – оформяне на легло, изпълнение на жп призмата с инертен материал, полагане на релсов път, изпълнение на контактна мрежа; сигнализация.

Б) Пътни работи

- земни работи - изкоп на хумус, изкоп на неподходящ повърхностен пласт, изкоп на земни маси;
- при наличие на хумус – разделното му депониране и последващо използване при изпълнение на проекта за ландшафтно оформяне;
- изпълнение на пътното легло – скален материал с подбрана зърнометрия за основни пластове и нефракциониран скален материал за банкети, бетонови бордюри;
- асфалтови работи - доставяне и полагане на асфалтова смес за долен слой на покритието (биндер), за профилиране и изравняване на пластове с различна дебелина и ширина, доставяне и полагане на плътен асфалтобетон за износващ пласт, направа на първи (свързващ) битумен разлив за връзка, доставка и полагане на асфалтова смес за основа.

В) Отводнителни работи

- отводнителни улеи по откоси;
- облицовани отводнителни окопи;
- бетонови отводнителни улеи;
- поокопен дренаж;

Г. Маркировка

- Доставяне на консумативи за хоризонтална пътна маркировка и съоръжения за вертикална сигнализация; осигуряване на пътни знаци за предвидената временна организация на движението;

7. Схема на нова или промяна на съществуваща пътна инфраструктура

Изграждането на ИМТ - Русе по същество няма да промени съществуващата железопътна и пътна инфраструктура в региона.

При избор на площадка А се предвижда пътен достъп от бул. ”Тутракан”, който в момента е в реконструкция, както и реконструкция на съществуващата улица „Тракция” и връзката към разпределителната гара. Терминалът е разположен върху демонтирани коловози на Захарните заводи и излязла от експлоатация дезинфекционна станция. Налага

се реконструкция на западната гърловина на Разпределителна гара Русе. Засяга се и сградата за производство на лед, която също не е в експлоатация. Засяга се също така и служебен път към тези стопанства.

За площадка В се предвижда изграждане на нова пътна връзка от бул. „България” с дължина 200 m. Терминалът е разположен върху недовършената площадка на Техническа гара Русе, поради което ще се наложи разбиване на изпълнените фундаменти.

За площадка С се предвижда реконструкция и удължаване със 50 m на съществуващ път в Индустриален парк Русе.

Промяна в положителна посока от реализацията на ИМТ – Русе ще бъде развитието и модернизацията на товарния трафик, което е пряко свързано с икономическото развитие на страната, региона и връзките на обмен и сътрудничество в ЕС и извън него.

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

Етапите за изпълнение на инвестиционното предложение са както следва:

- **Първи етап:** Предпроектни проучвания и проектиране

Този етап включва дейностите по изработване на предпроектни проучвания, идеен проект и ПУП за избраната площадка за изграждане на интермодален терминал.

На този етап е възложено извършването на подробни полеви наблюдения за изследване на терена, на който се предвижда новото строителство, свързано с изграждането и функционирането на ИМТ Русе. Включени са и дейностите по разработване на варианти на Идеен проект за изграждане на ИМТ Русе, извършване на оценка на различните площадки за разполагане на терминал Русе и определяне на технико-икономически най-ефективната площадка, както и провеждане на всички нормативно определени съгласувателни процедури.

Разработване на ПУП за избраната площадка за реализация на инвестиционното предложение, съгласуване на ПУП със заинтересуваните централни и териториални администрации, както и със специализираните контролни органи и експлоатационните дружества. Внасяне за одобрение от компетентния орган. Одобрение на ПУП.

- **Втори етап:** Проектиране

На този етап се предвижда разработване на технически проект за реализация на инвестиционното намерение. Техническият проект се изработва на база задание за проектиране, както и съгласно изискванията на Наредба № 4 за обхвата и съдържанието на инвестиционните проекти.

- **Трети етап:** Съгласуване и одобряване на техническия проект.

- **Четвърти етап:** Строителство

Проектът предвижда изграждане на:

- електрифицирани железопътни коловози и железопътна линия за връзка със съществуващата железопътна мрежа, сигнализация и системи за управление на влаковото движение;
- обслужващи сгради;
- автомобилни пътища за достъп до терминала;

- отводнителни съоръжения;
- хоризонтална маркировка и вертикална сигнализация на трасетата;
- огради.

• **Пети етап:** Провеждане на процедура по издаване на разрешение за ползване и въвеждане в експлоатация на ИМТ Русе.

За обекта на инвестиционното намерение не се предвижда етап / фаза на извеждане от експлоатация както и последващо използване на освободени терени.

9. Предлагани методи на строителство

Всички дейности, свързани със строителството се представят в проект за организация и изпълнение на строителството (ПОИС) от фирмата, избрана след провеждане на процедура по реда на закона за обществените поръчки, за изпълнител на проекта и след съгласуване на проектната документация на работния проект с компетентните органи и издаване на разрешение за строеж. Поради тези обстоятелства предлаганите методи за строителство са предмет на ПОИС на фирмата изпълнител и към момента не може да се прецизират.

При строителството ще се спазват границите на одобрената площадка и няма да се навлиза в имоти, намиращи се в близост до обекта на инвестиционното предложение.

В заданието за проектиране и строителство на инвестиционното намерение ще бъдат поставени изисквания към изпълнителя като:

- Да използва съвременни методи на строителство, отговарящи на световната практика;
- Да изготви проект за организация за изпълнението на строителството, в т.ч. план за безопасност и здраве. Проектът трябва да предвижда поэтапно изпълнение на строително-монтажни работи.

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

Природните ресурси, които ще се използват при строителството и експлоатацията на инвестиционното предложение са: земни маси, инертни материали (пясък, чакъл, трошен камък), дървен материал, вода, както и обработени метални суровини, железобетонни изделия, дизелово гориво и електроенергия.

При строителството на инфраструктурата и съоръженията на инвестиционното предложение ще се използват горива за строителната механизация, основно дизелово гориво. Необходимата ел. енергия за заваръчни и други монтажни работи по трасетата ще се осигурява от мрежата на Възложителя с временни кабели, съгласувано с Възложителя.

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

Не се предвижда водовземане от повърхностни или подземни води. Необходимите количества вода ще се набавят чрез обществено водоснабдяване или с водоноска, а питейна вода ще се доставя бутилирана.

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

При извършване на строителството ще бъдат генерирани известни количества строителни отпадъци от:

- демониране на стари жп коловози и изграждане на нови такива;
- подмяна на контактни стълбове и мрежа;
- изкопни земни маси;
- разкъртване и извозване на съществуващата асфалтова настилка;
- разкъртване и извозване на жп и пътна основа от трошен камък;
- отпадъци от инертни материали, бетонови парчета и др.
- битови отпадъци.

При строителството на обекта се очаква временно натрупване на някои видове отпадъци при работната площадка, местата за домуване на строителна техника и складиране на строителни материали, като:

- строителни (код 17) – отпадъци от строителство и събаряне (вкл. почва, изкопана от замърсени места); код 17 01 – бетон, тухли, керемиди, порцеланови и керамични изделия; код 17 02 – дървесен материал, стъкло и пластмаса; код 17 03 – асфалтови смеси, каменовъглен катран и съдържащи катран продукти; 17 05 – почва (вкл. изкопана от замърсени места), камъни и изкопани земни маси;
- смесени битови (код 20 03 01) и
- опасни отпадъци при технологична или аварийна/непредвидена подмяна на консумативи, както и от поддръжката на строителна техника, транспортни средства и монтажна техника (хидравлични, нехлорирани моторни смазочни масла и масла за зъбни предавки на минерална основа, маслени филтри, спирачни и антифризни течности, акумулаторни батерии и при довършителни работи - отпадъчни бои и лакове, съдържащи органични разтворители или други опасни вещества, опаковки съдържащи остатъци от опасни вещества или замърсени с опасни вещества).

Генерираните отпадъци трябва да се събират разделно и да се предават на съответните фирми, притежаващи регистрационен документ съгласно Закона за управление на отпадъците за последващо транспортиране и третиране.

Очакваните битови отпадъци, които ще се генерират при строителството са в малки количества, предвид мащабите на обекта. На строителната площадка трябва да се предвидят най-малко по 2 бр. кофи „Мева”, всяка с обем 0,11 m³ и периодично формираните битови отпадъци да бъдат предавани за транспортиране на фирма, извършваща дейностите по сметосъбиране и сметоизвозване на територията на община Русе.

За третирането на строителните отпадъци ще бъде възложено изготвянето на План за управление на строителните отпадъци като част от инвестиционния проект, съгласно изискванията на чл. 11 от Закона за управление на отпадъците (ЗУО).

Не се очаква генериране на големи количества опасни отпадъци при строителството на ИМТ – Русе. При инцидентно генериране на опасни отпадъци, същите ще се събират разделно в затворени метални варели/контейнери и предавани за транспортиране на фирма, притежаваща регистрационен документ съгласно ЗУО.

Аварийната подмяна на консумативите трябва да се извършва на площадки с уплътнен изолационен материал, непозволяващ проникване на нефтопродукти в почвата.

При експлоатацията основните видове отпадъци, които ще се генерират ще бъдат битови (код 20 03 01) и в минимални количества и ще се предават за транспортиране на фирма, извършваща дейностите по сметосъбиране и сметоизвозване на територията на община Русе

При ремонтните дейности могат да се очакват в минимални количества опасни отпадъци с код 13 02 – отработени моторни, смазочни и масла за зъбни предавки; код 13 07 – отпадъци от течни горива; код 13 07 01 - газол, котелно и дизелово гориво; код 13 07 02 – бензин; както и отпадъци от замърсено оборудване - т. 35 и отпадъци от замърсени контейнери – т.36 от Приложение №3 към чл. 6, ал. 2, т. 2 и 3 от Наредба № 2 за класификация на отпадъците (ДВ бр.66 / 2014 г.)

Както и при строителството, всички опасни отпадъци трябва да бъдат събирани в подходящи съдове, съхранявани в помещения, които да не позволяват случаен достъп и извозвани и предавани за транспортиране и третиране на фирми, притежаващи регистрационен документ съгласно Закона за управление на отпадъците.

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

При строителството и експлоатацията на на ИМТ – Русе се очаква сравнително ниско въздействие върху компонентите и факторите на околната среда. Независимо от това са предвидени мерки за намаляване или предотвратяване на отрицателното въздействие върху околната среда.

Таблица № II.12 – 1

Мерки за намаляване на отрицателните въздействия върху компонентите на околната среда

№	Предвидени мерки	Период на изпълнение	Резултат от изпълнението на мерките
1	2	3	4
1.	Разработване на план за управление на строителните отпадъци	Преди започване на строителство	Контрол върху извозването и третирането на генерираните отпадъци
2.	Поддържане на строителната техника в изправност	Строителство	Създаване на условия за нормално и безаварийно строителство; ЕВВ в рамките на стандартите за МПС.
3.	Да не се допуска работа на празен ход на двигателите на пътно-транспортната техника	Строителство	Намаляване на ЕВВ в атмосферата
4.	При сухо и ветровито време да се извършва периодично оросяване на депонираните финодисперсни инертни материали. Да се забрани извънгабаритно натоварване на МПС с инертни материали с оглед предотвратяване на разсипване и създаване възможност за прахови емисии.	Строителство	Ограничаване на праховите емисии.

5.	Заустането на канавките да не бъде в обработваеми частни терени	строителство	Предпазване на почвите от преовлажняване, замърсяване
6.	Редовно почистване на канавките и водостоците от отпадъци, растителност и почвени материали.	Експлоатация	Добро отводняване на пътното платно и прилежащите терени; превенция при наводнения
7.	Да не се допуска нерегламентирано съхраняване на гориво и масла, отпадъци и химикали, както и изгаряне или друга форма на неконтролирано обезвреждане на отпадъците.	По време на строителството и експлоатацията	Предпазване на подземните води от замърсяване.
8.	Определяне местата за събиране и временно съхранение на генерираните отпадъци по време на строителството	Преди започване на строителство	Предотвратяване замърсяването на района от генерираните отпадъци, възможност за тяхното оползотворяване и третиране
9.	Строителната дейност да се извършва през деня (светлата част от денонощието); Обслужващият строителството транспорт да спазва допустимата скорост от 30 km/h при преминаване през населени места, като по възможност се използват обходни на населените места пътища	Строителство	Опазване на околната среда от наднормени шумови нива през вечерен и нощен период
10.	Да не се допуска работа на строителната техника на празен ход.	Строителство	Намаляване експозицията на работещите на шум
11.	Осигуряване подходящо сезонно работно облекло и лични предпазни средства на работниците и добри битови условия	При строителството	Намаляване на риска от заболявания, травми и злополуки при работа, осигуряване на подходящи условия за почивка.
12.	Провеждане на периодични инструктажи с работниците по строителството и поддръжката на обекта на ИП и запознаването им с възникнали специфични условия.	При строителството и при експлоатацията	Намаляване на трудови злополуки при строителството; Поддържане на съоръженията в добро експлоатационно състояние и осигуряване безопасност на работа при експлоатацията

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

В зависимост от избора на площадка (алтернативи А, В или С) за изграждането на интермодалния терминал може да се наложи извършването на реконструкция на съществуващ път (дължина 50м по алтернатива С), реконструкция на улица (алтернатива А) или изграждане на нова пътна връзка (дължина 200м по алтернатива В), както и възстановяване на демонтираната жп връзка до площадката на терминала по вариант С по направление Дунав мост.

Информацията за инвестиционното предложение е изпратена за становища до различни ведомства и експлоатационни дружества и две от тях са заявили наличие на техни съоръжения в обхвата на разработката с необходимост от реконструкция. Това са:

- „В и К” – Русе, писмо изх. №. ПТО / ИЛ 3466 / 14.05.2015 г. – наличие на ПС „Дунарит” в близост до алтернативна площадка С (приложение №3)
- „Енерго-про Мрежи” АД – писмо вх. № ЖИ-1975 / 26.05.15 г. информира, че техни съоръжения преминават през алтернативните площадки, както следва (приложение №4 – карта с нанесени трасета на електрокабелите):
- през площадка А: 12 броя електрически кабели 20 кV
- през площадка В: 1 брой електрически кабел 20 кV
- през площадка С: 2 броя електрически кабели 110 кV

Реконструкцията за всеки проект за пресичане на инфраструктура на други ведомства ще бъде съгласуван със съответното ведомство.

Съгласно писмо на агенция „Пътна инфраструктура” изх. № 24-00-1122 / 20.05. 2015 г. се информира, че през 2012 г. е изработено инвестиционно проучване за определяне на възможно техническо решение по направлението „север – юг” за изграждане на скоростен път Русе – Свиленград (приложение №2). Съгласно проучването скоростният път би могъл да започне от път II-21 „Русе – Силистра” на около 3 km източно от Дунав-мост, след което да се развие на юг, като обходи съществуващия ж.п. терминал (площадка С). Този вариант би могъл да засегне предложената площадка С на интермодалния терминал, поради което **проектантът на пътното трасе** следва да се съобрази с вече съществуващото положение (в случай, че площадка С бъде одобрена за ИМТ). Изграждането на този скоростен път би предоставило възможност за още един подход към ИМТ, което би било допълнителен принос към развитието на ИМТ.

По отношение на съоръжения на НЕК и Електроенергиен системен оператор ЕАД е представена информация – географски данни в цифров вид, за съоръженията на ЕСО в районите на трите алтернативни площадки.

По отношение наличие на паметници на културно-историческото ни наследство са изпратени писма до Министъра на културата (изх. № ЖИ-11909/31.03.2015 г.), което е препратено до Главна дирекция „Инспекторат за опазване на културното наследство” (изх. № 26-00-399 / 14.05.2015 г. От Министерство на културата – Национален институт за недвижимо културно наследство е даден отговор (писмо изх. № 0401-344 / 26.05.2015 г.) (приложение №6а), което не информира еднозначно за наличие на паметници на културно-историческото ни наследство поради факта, че наличните в техния архив данни, „особено за археологическите обекти, не са обвързани с кадастрални карти и географски координати, а единствено със световните посоки и приблизителни отстояния от населените места.

12. Необходимост от други разрешителни, свързани с инвестиционното предложение

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

13. Замърсяване и дискомфорт на околната среда

Реализацията на инвестиционното предложение не е свързана с допълнителна опасност от замърсяване и предизвикване на дискомфорт на околната среда, спрямо съществуващото състояние към момента. При експлоатацията се очаква нивата на шум и емисиите на вредни вещества да се понижат, поради по добрите параметри на железния път и новите пътни настилки на площадката на терминала.

По време на строителството е възможно допълнително създаване на дискомфорт под формата на прахово и шумово замърсяване от работата на строителната техника на място и при доставка на необходимите материали, което ще бъде временно и няма да окаже трайно въздействие върху компонентите на околната среда

По време на експлоатацията се очакват емисии във въздуха от влизащите и излизащи от терминала моторни превозни средства. И трите предложени площадки за ИМТ са разположени в индустриалната зона на гр. Русе, в достатъчна отдалеченост от най-близките жилищни райони (приложение №11), а именно:

- площадка А – на 480 m от жилищна зона на запад – ул. „Искър” и на 700 m на юг от кръстовището на ул. ”Иван Ведър” с бул. ”Липник”;
- площадка В – на 2020 m от жилищна зона на запад – ул. „Искър” и на 1690 m на юг от кръстовището на ул. ”Иван Ведър” с бул. ”Липник”;
- площадка С – на 2840 m от жилищна зона на запад – ул. „Искър”, на 2560 m на юг от кръстовището на ул. ”Иван Ведър” с бул. ”Липник” и на 5800 m от първите къщи на гр. Мартен в западна посока.

14. Риск от инциденти

Съгласно заданието за проектиране и строителство изпълнителят трябва да разработи план за безопасност и здраве в съответствие с изискванията на Наредба № 2 от 2004г. за минималните изисквания за здравословни и безопасни условия на труд при извършване на строително-монтажни работи.

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

III. Местоположение на инвестиционното предложение

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 от Националната екологична мрежа

Местоположението на площадките на инвестиционното предложение се намира на територията на област Русе, община Русе. И трите предлагани варианта се намират в индустриалната зона на гр. Русе, като най-отдалечена от жилищни зони е площадка С.

Предвидените площи за изграждане на площадките на ИМТ по варианти са:

- **площадка А** – 113,529 дка; като цяло теренът е равнинен, не е залесен и е благоприятен за разполагането на ИМТ. Разположена е в непосредствена близост до Разпределителна гара Русе, на север от нея. Площадката се предвижда да се разположи върху терените на бившата дезинфекционна станция, бившия приемно-предавателен парк на захарна фабрика, зоната между дезинфекционната станция и разпределителната гара, бившия ледозавод и пътя, водещ към него. Преобладаващата част (64 %) от засегнатите терени е собственост на ДП „НКЖИ”. При избор на площадка А се предвижда пътен достъп от бул. ”Тутракан”, който в момента е в реконструкция, както и реконструкция на съществуващата улица „Тракция” и връзката към разпределителната гара.

- **площадка В** – 168,824 дка; теренът в момента е частично застроен, като част от основите на новата техническа гара са положени преди години, но не са довършени. Теренът се намира в източната част на ж.п. възел Русе и в близост до него се намира гара Русе разпределителна и пост Дунав. Преобладаващата част (85 %) от засегнатите терени е собственост на ДП „НКЖИ”. Предвижда се изграждане на нова пътна връзка от бул. „България” с дължина 200 m. Терминалът е разположен върху недовършената площадка на Техническа гара Русе, поради което ще се наложи разбиване на изпълнените фундаменти.

- **площадка С** – 194,516 дка. Местоположението на площадката дава достъп до всички жп направления и теренът е изцяло собственост на ДП „НКЖИ” (това е гара Русе изток разпределителна). Засегнатите терени са изцяло собственост на ДП „НКЖИ”. Предвижда се реконструкция и удължаване със 50 m на съществуващ път в Индустриален парк Русе.

В предпроектните проучвания за определяне на местоположението на алтернативните площадки са използвани данни от действащата кадастрална карта и регистри (ККР) на гр. Русе, подадени от АГКК и данни от актуалната карта на възстановената собственост (КВС) за гр. Мартен, общ. Русе, обл. Русе подадени от Министерство на земеделието и храните (МЗХ).

На приложение №7 са а представени ситуации на вариантните площадки А, В и С за ИМТ – Русе.

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

За землището на гр. Русе има изработена и влязла в сила кадастрална карта и регистри.

Предложените 3 площадки попадат в землището на гр. Русе, община Русе, област Русе.

- Площадка А - На север от Разпределителна гара Русе
- Площадка В – На мястото на терен, предвиден за Техническа гара Русе
- Площадка С – На територията на Разпределителна гара Русе-изток

Имотите, върху които попадат избраните площадки, са:

- Поземлен имот с идентификатор № 63427.74.40 по кадастралната карта на град Русе, с площ от 298904 m², собственост на ДП НК „Железопътна инфраструктура”, съгласно скица № 5986 / 10.07.2013 г., издадена от СГКК – гр. Русе;
- Поземлен имот с идентификатор № 63427.96.2 по кадастралната карта на град Русе, с площ от 24248 m², собственост на ДП НК „Железопътна инфраструктура”, съгласно скица № 6487 / 06.06.2011 г., издадена от СГКК – гр. Русе;
- Поземлен имот с идентификатор № 63427.96.3 по кадастралната карта на град Русе, с площ от 11252 m², собственост на ДП НК „Железопътна инфраструктура”, съгласно Акт за публична държавна собственост № 4923 / 12.08.2011

Обобщен баланс на засетгнатите имоти по трайно предназначение на територията и по вид собственост са представени на таблица III.2 – 1

Таблица III.2 - 1

Засегнати имоти по трайно предназначение на територията и по вид собственост

№	Трайно предназначение на територията	Площадка А		Площадка В		Площадка С	
		Бр. имоти	дка	Бр. имоти	дка	Бр. имоти	дка
1	Територия на транспорта	3	68,840*	8	143,619*	7	194,073*
2	Урбанизирана територия	10	44,689	10	25,205	-	-
3	Земеделска територия	-	-	-	-	4	0,443
	Общо	13	113,529	18	168,824	11	194,516
	Вид собственост						
1	Държавна публична	5	71,924	8	143,619	8	194,178
2	Държавна частна	1	11,136	1	0,022	-	-
3	Общинска публична	7	30,469	9	25,183	2	0,319
4	Общинска частна	1	-	-	-	1	0,019
	Общо:	13	113,529	18	168,824	11	194,516

От горната таблица е видно, че като възможност за развитие най- добрата перспектива е за площадка С – най-голяма площ (194,178 дка).

Инвестиционното предложение не засяга защитени зони по смисъла на Закона за биологичното разнообразие, както и защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии.

3. Зониране или земеползване, съобразно одобрени планове

Устройствени планове на общините са сред основните планови документи, чрез които се реализират целите, като се отчитат екологичните, социалните, културните особености и традиции на населените места, включително и на състоянието на техническата и социалната инфраструктура в общината.

Площадки А и В са разположени в чертите на индустриалната зона на гр. Русе, върху имоти, собственост на ДП НКЖИ и имоти, общинска собственост, отредени за жп транспорт.

Площадка С е разположена на територия на приемно-отправния парк на Разпределителна гара Русе - Изток. Теренът изцяло е собственост на ДП НКЖИ.

Съгласно изменението на действащия общ устройствен план на гр. Русе, устройственото зонироване на предлаганите площадки за ИМТ е следното:

- площадки А и С – обозначени като зони Т2 - Терени с конкретно предназначение – мрежи и съоръжения на техническата инфраструктура;
- площадка В – Устройствена зона 19-Сос – Смесена обществено – обслужваща и складова зона, с нормативи на застроява, както зона Пп – Предимно производствена зона, обозначена като Пп - предимно производствена и Пч –и чисто производствена зона. (Приложение №8).

Реализацията на инвестиционното предложение няма да промени или да попречи на зонироването или земеползването съобразно сега действащите планове.

След избора на площадка ще бъде изготвен и одобрен ПУП за ИМТ Русе.

Ако в процеса на проектиране се установи, че площадката на терминала засяга имоти извън границите на урбанизираната територия ще се изработи ПУП -парцеларен план.

При разработването на ПУП - ПРЗ и ПП, ще се проведат всички необходими съгласувания със заинтересуваните централни и териториални административни органи, а при необходимост - и със специализираните контролни органи и експлоатационните дружества в съответствие с чл. 121 от ЗУТ.

4. Чувствителни територии, в т.ч. чувствителни зони, уязвими зони, защитени зони, санитарно-охранителни зони и др.; Национална екологична мрежа

В подадените кадастрални данни не фигурира информация за защитени или забранени по друг начин територии, попадащи в обхвата на обекта.

4.1. Чувствителни зони

4.2. Уязвими зони (зони подложени или застрашени от замърсяване в резултат на селскостопанска дейност.)

Съгласно Заповед № РД-930/25.10.2010 г. на Министъра на околната среда и водите в обхвата на гр. Русе и площадките на инвестиционното предложение като замърсени и застрашени от замърсяване с нитрати от земеделски източници са определени подземните водни тела: „Порови води в Неогена – район Русе-Силистра“ с код BG1G00000N1035 и „Карстови води в малм-валанжа“ с код BG1G0000J3K051.

Като уязвима зона за опазване на водите от замърсяване с нитрати от земеделски източници е определена цялата територия на община Русе.

Всички предвиждани дейности следва да се съобразяват с изискванията в „Програмата от мерки за ограничаване и предотвратяване на замърсяването на водите с нитрати от земеделски източници“, утвърдена със Заповед № РД-141/07.03.2011 г. на Министъра на земеделието и храните и Заповед № РД 09-189/24.03.2011 г. на Министъра на околната среда и водите и „Програмата за мониторинг на нитратите в подземните води“, утвърдена със Заповед № РД-635/13.08.2013 г. на Министъра на околната среда и водите.

4.3. Санитарно-охранителни зони около водоизточници и съоръжения за питейно-битово водоснабдяване и около водоизточници на минерални води, използвани за лечебни, профилактични и хигиенни нужди

Със заповед № СОЗ-104/17.10.2006 г на водовземна система „ПС Цветница“ е учредена санитарно-охранителна зона в три пояса по реда на Наредба №3/16.10.200 г за проучване, проектиране, утвърждаване и експлоатация на санитарно-охранителните зони (СОЗ) около водоизточниците и съоръженията за питейно битово водоснабдяване и около водоизточниците на минерални води, използвани за лечебни, профилактични, питейни и хигиенни нужди. Теренът на площадка А засяга пояс III на СОЗ.

В Басейнова дирекция „Дунавски район“ е стартирала процедура по определяне на санитарно-охранителна зона на водовземна система за резервно питейно-битово водоснабдяване на „Дунарит“ АД с вх. № СЗ-589/11.11.2011 г. Североизточният край на приемно-отправните коловози на площадка С е извън проектните граници на СОЗ, на около 50 m северозападно от пояс III.

4.4. Национална екологична мрежа

Предвижданията на инвестиционното предложение не засягат защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии, както и защитени зони по смисъла на Закона за биологичното разнообразие.

Нито една от разглежданите алтернативни площадки А, В и С за реализиране на инвестиционното предложение за ИМТ-Русе, не попада в границите на защитени територии, съгласно Закона за защитените територии и защитени зони, съгласно Закона за биологичното разнообразие.

Най-близо разположените защитени зони от националната екологична мрежа Натура 2000 са:

Защитена зона „Ломове“ BG0002025, BG0000608 „Ломове“ за природните местообитания, която припокрива ЗЗ по директива за птиците - разположена в северозападната част на Лудогорието, югозападно от гр. Русе в землищата на с. Червен, с. Щръклево, с. Иваново, с. Кошов, с. Нисово, с. Сваленик и с. Табакча, община Иваново, област Русе и с. Писанец, община Ветово, област Русе, обявена със Заповед № РД-562/05.09.2008 г. на МОСВ (ДВ бр.84/2008 г.);

Защитена зона Мартен – Ряхово BG0000529 по директива 92/43/ЕИО за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна; ЗЗ попада в землищата на селата Мартен, Сандрово, община Русе, област Русе; с. Ряхово и с. Сливо поле, община Сливо поле, област Русе, обявена със Заповед № РМС № 122 / 02.03.2007 г. (ДВ бр.21/2007 г., изм. ДВ бр.14/2008 г.).

Съгласно писмо на РИОСВ – Русе изх. № А01768 / 15.04.2015 г. отстоянията на алтернативните площадки А, В и С за ИМТ – Русе са, както следва:

- площадка А е на около 6500 m от BG0002025 „Ломове“ и BG0000608 „Ломове“;
- площадка В е на около 7830 m от BG0002025 „Ломове“ и BG0000608 „Ломове“;

- площадка С е на около 7715 m от BG0000529 „Мартен-Ряхово”.

4а. Качество и регенеративна способност на природните ресурси

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

Замърсяване на подземните води, геоложката основа и почвата може да възникне вследствие аварии при разливи на опасни вещества. В този случай замърсената почва се изгребва и изнася в депа за опасни отпадъци, а регенерацията на замърсените подпочвени води зависи от вида на замърсителя, както и от нивото им.

5. Подробна информация за всички разгледани алтернативи за местоположение

Основните предложени варианти са три (Приложение №7)

Първи вариант – площадка А

Втори вариант – площадка В

Трети вариант – площадка С

Вариантите подробно са описани в т. II.3. – „Подробна информация за разгледани алтернативи”.

Основното за местоположението на трите предложени варианта за ИМТ – Русе е, че същите са разположени в индустриалната зона на града, на територии, определени от изменение на действащия устройствен план на гр. Русе, като Т2 – за мрежи и съоръжения на техническата инфраструктура (площадки А и С) и като производствени устройствени зони (съгласно глава V от Наредба № 7 – Пч – чисто производствени и Пп – предимно производствени – за площадка В)(приложение №8).

По площ (респ възможност за развитие) площадка С е с предимство, като заема 194516 дка, следвана от площадка В – 168,824 дка и площадка А – 113,529 дка.

Сравнителен анализ за трите варианта е представен в т. II.4.5 таблично и аргументирано са посочени предимствата и недостатъците на трите площадки. Оценено е, че площадка С е с най-сериозни предимства.

IV. Характеристики на потенциалното въздействие, вследствие реализация на инвестиционното предложение. (кратко описание на възможните въздействия вследствие на реализацията на инвестиционното предложение):

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

1.1. Въздействие върху хората и тяхното здраве

Здравно-хигиенните аспекти на инвестиционното предложение ще бъдат разгледани за строителните работници по време на реализацията му. Предвидените терени за площадки се намират в индустриалната зона и са отдалечени от жилищните зони на гр. Русе, като най-отдалечена е площадка С.

Не се очаква населението на гр. Русе да бъде изложено на наднормени емисии на вредни вещества и шум по време на експлоатация.

Главните рискови фактори за здравето на работниците, ангажирани с реализацията на инвестиционното предложение, са: прах, емисии на вредни вещества, шум, вибрации, неблагоприятен микроклимат, физическото натоварване.

Предвид характера на извършваните товаро-разтоварни работи рискови фактори за здравето на населението по време на строителството и експлоатацията на обекта при нормална работа не се очакват.

При аварии с опасни товари в твърдо (прахообразно) и течно състояние основно от продукти на химическата промишленост може да се появи замърсяване на въздуха на населеното място (гр. Русе) от пари, аерозоли или прах.

1.1.1. Характеристика на отделните фактори по отношение влиянието им върху човешкото здраве и съпоставянето им с действащите хигиенни норми и изисквания

Вредни физични фактори

По време на строителните работи ще бъдат използвани тежки строителни машини (булдозери, багери), монтажни кранове и др. и работниците ще бъдат изложени на следните неблагоприятни физични фактори:

Наднормени шумови нива - Неблагоприятният здравен ефект на шума е главно върху централната нервна система и се изразява предимно в разстройство на съня и развитието на неврозо-подобни състояния. Въпреки, че ефектът ще е върху ограничен брой хора, не бива да се допуска извършване на строителни работи и превоз на материали и техника през нощните часове. Във връзка с това препоръчваме строителните работи да се извършват само през деня.

Наднормени нива на общи вибрации - От литературни данни и експертни изследвания е известно, че тежкотоварните и строителните машини генерират общи вибрации в наднормени нива. Те са в по-голяма степен проявени при по-старите машини. На общи вибрации ще бъдат изложени водачите на тежкотоварните камиони, цистерни, багери, кранове, булдозери. Общите вибрации увреждат главно костно-ставния апарат и съдовата система.

Локални вибрации - На въздействието на локални вибрации ще бъдат изложени работещите с къртачни и асфалт-почистващи машини, както и работещите с траверсо-подбивни машини на пътеполагащата техника. Неблагоприятният здравен ефект се изразява в увреждания на сетивната и малките съдове система на горните крайници. Този ефект е по-силно изразен при работа в условията на преохлаждащ микроклимат.

Неблагоприятен микроклимат - Работата ще се извършва на открито, което в най-добрия случай я причислява към категорията за неблагоприятен микроклимат “Работа целогодишно на открито”.

Физическо натоварване

Трудът в пътното и железопътно строителство е в голяма степен механизмиран. Едновременно с това има и работни операции, които изискват ръчна работа и значителни физически усилия. От гледна точка на физическите усилия той може да се категоризира като умерено тежка и тежка физическа работа.

Прах - Строителните работи на работните площадки ще се извършват на открито. По време на строителството, при най-неблагоприятни климатични условия (сухо и ветровито време), прахът е възможно да достигне стойности над ПДК, като ще се добави и прахът, който ще се генерира при движението на транспортните машини. Тези прахови емисии са неорганизираны и ще зависят до голяма степен от метеорологичните условия (вятър, влажност, температура, устойчивост на атмосферата, характеристиките на частиците и др.). Обикновено при пътни строителни дейности концентрациите на прах в приземния слой на атмосферата са най-високи в района на пътното платно и строителната площадка, където са работниците.

Наднормените прахови нива са рисков фактор, както за развитието на белодробни заболявания от общ характер, свързвани с дразнещия ефект на праха, (такива като ринит, хронични бронхити и техните усложнения).

Вредни токсикохимични фактори - Замърсяването с токсични вещества на въздуха се дължи основно на изпусканите в атмосферата изгорели газове от двигателите с вътрешно горене (ДВГ) на машините, осъществяващи строителните и транспортни дейности в района на пътното трасе, както и при работа с асфалтови покривки. Основните замърсители, които ще се отделят в околната среда са CO, NOx, SO₂, въглеводороди, прах, бензинови пари, асфалтови пари, пари на разтворители (при полагане на хоризонталната маркировка). Тези емисии са неорганизираны и ще зависят от броя и вида на използваните при строителството машини, режима им на работа.

По време на строителството следва да се забрани преминаване на строителната техника през град Русе.

След реализиране на ИМТ - Русе се очаква подобряване на здравния статус на населението, тъй като ще бъде реализиран един модерен интермодален терминал, с осигурен превоз на товари извън жилищната зона на града.

По отношение на въздействието върху работниците по време на строително-монтажните работи се препоръчва спазването на следните мерки:

- При строителството да бъдат изпълнени препоръките за намаляване на праховите емисии (оросяване на пътните и железопътни легла, организиране на работата и др.).
- С антифони да бъдат снабдени кранистите, багеристите и булдозеристите.
- При работа с къртачни машини да се използват антивибрационни ръкавици.
- През студените периоди да се вземат мерки ръцете и краката да бъдат сухи и топли.
- През горещите летни дни в кабините на багерите и булдозерите да има поставени вентилатори.
- Работниците да бъдат снабдени с подходящо за сезона работно облекло.

• По време на ритмичната работа (когато няма дълги периоди на изчакване например) се препоръчват две регламентирани почивки освен обедната. По време на почивки през горещите дни е препоръчително да се приемат разхладителни напитки и леки закуски. През студения период почивките да се прекарват в отоплено помещение и да се приемат топли напитки.

Замърсители на приземния слой на атмосферния въздух

По време на строителството не се очакват значителни замърсявания на въздуха. Независимо от това строителните видове работи, като изкопни и насипно-уплътнителни, следва да се извършват съгласно изискванията на съответните нормативи. При необходимост (ветровито, сухо време) незатревените земни откоси и дисперсните инертни материали могат изкуствено да се навлажняват

По време на експлоатацията също не се очакват значими ЕВВ

Оценката на емисиите е направена по EMEP/CORINAIR Atmospheric Emission Inventory Guidebook, Third Edition, (Other mobile sources and machinery), 2005, КОД по СНЕВ-94: 070000, Дейност и съоръжения Група „Пътен транспорт”.

Емисиите се изчисляват по формулата:

$E = EF \cdot Q$ където: E – емисия; EF – емисионен фактор; Q – количеството гориво

На таблица IV.1.2 – 3 и 4 са представени емисионните фактори за дизелово гориво за МПС и за промишлена техника, към която отнасяме товароподемния кран.

Таблица IV.1.2 - 3

Емисионни фактори за дизелово гориво за МПС

Вид Гориво	EF в kg/Mg консумирано гориво							
	SO ₂	NO _x	ЛОС	CH ₄	CO	CO ₂	N ₂ O	NH ₃
Дизел 0,2% S	4,0	65,64	7,39	0,225	49,0	3023,44	0,14	0,014
	Емисионни фактори за УОЗ, тежки метали и частици (сажди)							
	ПАН g/Mg		DIOX µg/Mg		Cd g/Mg		Сажди kg/Mg	
	15,0		15,43		0,01		4,6	

Таблица IV.1.2 - 4

Емисионни фактори за дизелово гориво за товароподемна (промишлена) техника

EF в kg/Mg консумирано гориво						
NO _x	NMVOC	NH ₃	CH ₄	CO	N ₂ O	PM
48,8	7,08	0,007	0,17	15,8	0,14	5,73

Емисионни замърсители за втора група замърсители (mg/kg гориво)

Cd	Cu	Cr	Ni	Se	Zn
0,01	1,7	0,05	0,07	0,01	1

Съгласно подадените данни от възложителя за 2020 г. се предвижда обработка (товарене и разтоварване) на 90 МПС/ден, а за 2045 г – 288 МПС/ден

Приема се, че един автоконтейнер – влекач има престой средно 1 час на територията на ИМТ (включващо товаро-разтоварване и обработка на документацията); от тези 60 минути моторът на превозното средство работи 20 минути

- Кранът тип „Ричстакер” работи 5 дни в седмицата денонощно, като по данни на възложителя за 2020 г. се обработват средно по 2,8 влака/денонощие, като цяла композиция се товари и разтоварва за 120 + 120 минути, което прави общо 240 минути или 4 часа за денонощие.

Разходът на гориво за времето за товарене/разтоварване на 1 влакова композиция е 7,9 l/h или $7,9 \times 0,86 = 6,794 \approx 7 \text{ kg/h}$

За 4 часа работа – $7 \times 4 = 28 \text{ kg}$

За 2020 г. се предвиждат средно по 2,8 влака на денонощие или
 $28 \times 2,8 = 78,4 \text{ kg}$ гориво

За 2045 г. се предвиждат средно по 6 влака на денонощие или
 $28 \times 6 = 168 \text{ kg}$ гориво

Денонощните емисии на товароподемния кран са, както следва:

За 2020 г. – 2,8 влака / ден

Общ разход на гориво: $28 \times 2,8 \text{ kg} = 78,4 \text{ kg} = 0,0784 \text{ Mg (t)}$

$E_{CO} = 15,8 \times 0,0784 = 1,239 \text{ kg}$

$E_{NOx} = 48,8 \times 0,0784 = 3,826 \text{ kg}$

$E_{NMVOC} = 7,08 \times 0,0784 = 0,555 \text{ kg.}$

$E_{CH4} = 0,17 \times 0,0784 = 0,013 \text{ kg}$

$E_{N2O} = 0,14 \times 0,0784 = 0,011 \text{ kg}$

$E_{NH3} = 0,007 \times 0,0784 = 0,0005 \text{ kg}$

$E_{PM} = 5,73 \times 0,0784 = 0,449 \text{ kg}$

$E_{Cd} = 0,01 \times 0,0784 = 0,000784 \text{ mg}$

$E_{Se} = 0,01 \times 0,0784 = 0,000784 \text{ mg}$

$E_{Cr} = 0,05 \times 0,0784 = 0,000196 \text{ mg}$

$E_{Ni} = 0,07 \times 0,0784 = 0,00549 \text{ mg}$

$E_{Cu} = 1,7 \times 0,0784 = 0,13328 \text{ mg}$

$E_{Zn} = 1 \times 0,0784 = 0,0784 \text{ mg}$

За 2045 г. – 6 влака/ден

Общ разход на гориво: $28 \times 6 = 168 \text{ kg} = 0,168 \text{ Mg (t)}$

$E_{CO} = 15,8 \times 0,168 = 2,654 \text{ kg}$

$E_{NOx} = 48,8 \times 0,168 = 8,198 \text{ kg}$

$E_{NMVOC} = 7,08 \times 0,168 = 1,189 \text{ kg.}$

$E_{CH4} = 0,17 \times 0,168 = 0,028 \text{ kg}$

$E_{N2O} = 0,14 \times 0,168 = 0,023 \text{ kg}$

$E_{NH3} = 0,007 \times 0,168 = 0,0012 \text{ kg}$

$E_{PM} = 5,73 \times 0,168 = 0,963 \text{ kg}$

$E_{Cd} = 0,01 \times 0,168 = 0,00168 \text{ mg}$

$E_{Se} = 0,01 \times 0,168 = 0,00168 \text{ mg}$

$E_{Cr} = 0,05 \times 0,168 = 0,0084 \text{ mg}$

$E_{Ni} = 0,07 \times 0,168 = 0,0118 \text{ mg}$

$$E_{Cu} = 1,7 \times 0,168 = 0,2856 \text{ mg}$$

$$E_{Zn} = 1 \times 0,168 = 0,168 \text{ mg}$$

ЕВВ от пътния транспорт са изчислени, както следва:

За 1 бр. МПС:

При скорост в ИМТ $30 \text{ km/h} = 0,5 \text{ km/min} \times 20 \text{ min}$. Работа на ДВГ = 10 km..

Консумацията е 34,2 l гориво на 100 km

$32,4 \times 0,86$ (отн.тегло на дизел горивото) = $27,864 \text{ kg} \approx 28 \text{ kg} / 100 \text{ km}$

На 10 km. Разходът на гориво е 2,8 kg.

Денонощните емисии: за МПС

За 2020 г. 90 МПС / ден

Общ разход на гориво: $90 \times 2,8 \text{ kg} = 252 \text{ kg} = 0,252 \text{ Mg (t)}$

$$E_{CO} = 49 \times 0,252 = 12,096 \text{ kg}$$

$$E_{SO_2} = 4,0 \times 0,252 = 1,008 \text{ kg}$$

$$E_{NOx} = 65,64 \times 0,252 = 16,54 \text{ kg}$$

$$E_{ЛОС} = 7,39 \times 0,252 = 1,86 \text{ kg.}$$

$$E_{CH_4} = 0,225 \times 0,252 = 0,057 \text{ kg}$$

$$E_{CO_2} = 3023,44 \times 0,252 = 761,91 \text{ kg}$$

$$E_{N_2O} = 0,14 \times 0,252 = 0,035 \text{ kg}$$

$$E_{NH_3} = 0,014 \times 0,252 = 0,0035 \text{ kg}$$

$$E_{PAH} = 15 \times 0,252 = 3,78 \text{ g}$$

$$E_{DIOX} = 15,43 \times 0,252 = 3,89 \text{ } \mu\text{g/Mg}$$

$$E_{Cd} = 0,01 \times 0,252 = 0,00252 \text{ g/Mg}$$

$$E_{сажди} = 4,6 \times 0,252 = 1,16 \text{ kg}$$

За 2045 г. – 288 МПС/ден

Общ разход на гориво: $288 \times 2,8 = 0,8064 \text{ Mg (t)}$

$$E_{CO} = 49 \times 0,8064 = 39,51 \text{ kg}$$

$$E_{SO_2} = 4,0 \times 0,8064 = 3,22 \text{ kg}$$

$$E_{NOx} = 65,64 \times 0,8064 = 52,85 \text{ kg}$$

$$E_{ЛОС} = 7,39 \times 0,8064 = 5,96 \text{ kg.}$$

$$E_{CH_4} = 0,225 \times 0,8064 = 0,18 \text{ kg}$$

$$E_{CO_2} = 3023,44 \times 0,8064 = 2438,1 \text{ kg}$$

$$E_{N_2O} = 0,14 \times 0,8064 = 0,113 \text{ kg}$$

$$E_{NH_3} = 0,014 \times 0,8064 = 0,0113 \text{ kg}$$

$$E_{PAH} = 15 \times 0,8064 = 12,096 \text{ g}$$

$$E_{DIOX} = 15,43 \times 0,8064 = 12,44 \text{ } \mu\text{g/Mg}$$

$$E_{Cd} = 0,01 \times 0,8064 = 0,0081 \text{ g/Mg}$$

$$E_{сажди} = 4,6 \times 0,8064 = 3,709 \text{ kg}$$

Сумата от дневните емисии на подемното устройство и пътния транспорт за основните замърсители е:

- за азотни оксиди – 19,992 kg (2020 г.) и 61,048 kg (2045 г.);
- за въглероден моноксид - 13,335 kg (2020 г.) и 42,164 kg (2045 г.);
- за серни оксиди – 1,008 kg (2020 г.) и 3,22 kg (2045 г.);
- прах – 1,609 kg (2020 г.) и 4,672 kg (2045 г.);

В рамките на 1 календарна година при 5 дневна работна седмица (261 работни дни) тези количества ще бъдат умножени съответно на 261.

Тези емисии са минимални – ако бъдат сравнени с публикуваните в Плана за развитие на община Русе 2007 – 2013 г - актуализиран документ за периода 2011 – 2013 г. от емисиите за общината (2006 г.) за 2020 г. те са, както следва:

- CO – 1,92 %
- SO_x – 0,01 %
- NO_x – 0,14 %

Общо количество на емисии за община Русе през 2006 г: серни оксиди – 2548,2 t ; азотни оксиди – 3613 t; въглероден монооксид – 181,4 t.

Видно от горните данни е, че емисиите от интермодалния терминал Русе ще бъдат в минимални количества, които няма да влошат екологичната обстановка в региона.

По отношение на атмосферния въздух предимство се очертава за площадка С, която е най-отдалечена от жилищна зона на гр. Русе.

1.2. Води

1.2.1. Повърхностни води

Най-значим **хидроресурс** за района са водите на река Дунав. Със стопанско значение са водите на реките Дунав, Янтра и Русенски Лом.

Р. Дунав е на достатъчно разстояние и от трите площадки – 1,5 km (А), 1,35 km (В) и 2,45 km (С) в посока север.

Няма основания за опасения от влошаване качествата на повърхностните и подземните води при строителството и при експлоатацията на ИМТ.

Разстоянията от р. **Русенски Лом** по въздух до площадките са съответно: около 7,0 km до площадка А, около 8 km (площадка В) и около 9 km (площадка С), като площадките се намират в източна посока от долното течение на р. Русенски Лом.

Инвестиционното предложение по време на строителството не изисква водовземане от повърхностни или подземни води и заустване на отпадъчни води във водни обекти.

По време на строителството на инвестиционното предложение ще се използват минимални водни количества.

Приблизителните годишни количества за периода на строителството са:

- за питейно-битови нужди на работниците – около 120 m³;
- за технологични процеси – около 300 m³.

Водата за пиене ще се ползва в бутилиран вид или от водопроводната мрежа. Водите за технологичните процеси са главно за изготвяне на бетонови разтвори, които ще се доставят в готов вид от бетонови възел и в действителност няма да се ползва вода за технологични нужди.

Практически отпадъчните води, които ще се формират през етапа на строителството на ИП се явяват битово-фекалните води от строителните работници. За избягване замърсяване на околната среда е необходимо през етапа на строителството да се осигурят химически тоалетни за изпълнителския персонал, особено за отдалечени участъци.

При експлоатацията на обекта вода ще се използва за битови нужди от персонала на интермодалния терминал. Водата ще се доставя от мрежата на водоснабдителното

дружество в обхвата на ИП.

Очаква се формиране на минимално количество отпадъчни води от ремонтните дейности и почистване на повредени контейнери за превоз на товари. В общите параметри за площадката на ИМТ е предвидено изграждане на площадка за ремонт, поддържане, екипиране и почистване на механичните обслужващи средства. Във формираните отпадъчни води могат да се очакват следи от масла и следи от различните товари, превозвани от транспорта. Формираните отпадъчни води, в това число битово-фекални, в процеса на експлоатация ще се заустват в градската канализационна система.

Поради значителната отдалеченост на площадките не се очакват пряко или косвено въздействие върху повърхностните води.

1.2.2. Подземни води

Хидрогеоложките условия в обсега на алтернативните площадки на инвестиционното предложение, което е изцяло на територията на Басейнова дирекция „Дунавски район“ с център Плевен, се обуславят от порови и карстови подеми води, обособени в малка част от подземните водни тела „Порови води в Неогена-район Русе-Силистра“ с код BG1G00000N1035, „Карстови води в Русенската формация“ с код BG1G0000K1b041 и „Карстови води в Малм-валанжския басейн“ с код BG1G0000J3K051.

Подземно водно тяло „Порови води в Неогена – район Русе-Силистра” с код BG1G00000N1035 е формирано в пясъчливо-глинестите седименти на неогена в една тясна ивица между гр. Русе и гр. Силистра, покрити от лъос и лъосовидни глини. Подземните води са безнапорни. Подхранват се изключително от инфилтрация на валежи, които преминават през лъоса. Дренирането се осъществява от р. Дунав и от множество извори с малък дебит, разположени в основата на склоновете на речно-овражната мрежа. В хидрохимично отношение водите са хидрокарбонатно-магнезиево-калциеви и хидрокарбонатно-калциево-магнезиеви, с минерализация $0,65 \div 0,74$ g/l, на места и до 1,4 g/l, с повишено съдържание на натрий и висока обща твърдост. Според писмо № 3328/25.05.2015 г на Басейнова дирекция „Дунавски район“ химичното и количественото състояние на подземното водно тяло е добро. Екологичната цел на подземното водно тяло е „Запазване на доброто състояние на подземните води“.

Подземно водно тяло „Карстови води в Русенската формация” с код BG1G000K1b041 е формирано в долнокредни карбонатни седименти със средна дебелина 160 m. Движението на подземните води е към хидрографската мрежа, но генерално на север към р. Дунав. Подхранват се от инфилтрация на валежни води основно през лъосовия комплекс, покриващ карбонатните седименти. Дренират се в речно-овражната мрежа, в района на езерата Лишева и Сребърна и в р. Дунав чрез различни по дебит извори и от многобройни вододобивни съоръжения (шахтови и сондажни кладенци). Подземни води са хидрокарбонатно-калциево-магнезиеви до хидрокарбонатно-магнезиево-калциеви с неутрална до слабо алкална активна реакция ($pH=7 \div 8$). Минерализацията им е в диапазона $0,367 \div 0,646$ g/l. Химичното състояние на подземното водно тяло е лошо, а количественото му състояние е добро. Специфична екологична цел е „Достигане на добро състояние на подземните води“.

Подземно водно тяло „Карстови води в Малм-валанжския басейн“ с код BG1G0000J3K051 е формирано в напуканите и окарстени малм-валанжски варовици и

доломити. По мощност и площ на разпространение и по ресурси това е един от най-големите басейни на подземни води у нас, който продължава на север на територията на Румъния и на изток – в акваторията на Черно море. Подхранването на подземното водно тяло основно се осъществява в обсега на Северобългарския свод, където част от реките губят значителна част или изцяло водите си в карбонатните афлорименти, отчасти – от атмосферните валежи и от подземните води в по-горе лежащите хоризонти. Дренажа се на територията на Румъния, от Девненските и Златинските извори, в акваторията на Черно море и от експлоатираните дълбоки сондажни кладенци. Качествените показатели характеризират подземните води като хидрокарбонатно-калциеви и хидрокарбонатно-натриеви с минерализация най-често $0,5 \div 0,7 \text{ g/l}$, в единични случаи до $1,2 \text{ g/l}$. Температурата на водата е от 12 до 53°C . Химичното и количественото състояние на подземното водно тяло е добро. Екологичната цел на подземното водно тяло е „Запазване на доброто състояние на подземните води“.

Описаните подземни водни тела, съгласно чл. 119а, ал. 1, т. 1 от Закона за водите, са определени като зони за защита на питейните води, а именно:

- зона с код BG1AGY00000N1035 - състоянието на зоната е добро;
- зона с код BG1AGW000K1b041 - състоянието на зоната е лошо;
- зона с код BG1DGW0000J3K051 - състоянието на зоната е добро.

За зоните за защита на питейните води целта е: „Намаляване на необходимостта от пречистване на водите преди тяхното използване и осигуряване на проектното количество във водовземните съоръжения до 2015 г.“.

Подземно водно тяло „Порови води в Неогена – район Русе-Силистра” с код BG1G00000N1035 отсъства в разреза на алтернативните площадки на инвестиционното предложение, а подземно водно тяло „Карстови води в Малм-валанжския басейн“ с код BG1G0000J3K051 заляга на голяма дълбочина под терена в долнокредните седименти. Поради това хидрогеоложките условия на тези площадки се обуславят предимно от подземно водно тяло „Карстови води в Русенската формация” с код BG1G000K1b041, както и от лъсовия комплекс над него, представляващ зона на аерация. През нея се осъществява вертикална филтрация на подхранващите подземното водно тяло атмосферни валежни.

По данни от интернет сайта на БДДР, писмо изх. № 3328/25.05.2015 г. на Басейнова дирекция „Дунавски район“ (приложение №9) и писмо изх. № ПТО/ИП-3466/14.05.2015 г. на „Водоснабдяване и канализация“ ООД - Русе (приложение №3) на трите алтернативни площадки на инвестиционното предложение няма изградени водовземни съоръжения от подземни води, но най-близо до тях се намират водовземните съоръжения и системи, оборудвани в подземно водно тяло BG1G000K1b041:

- на 160 - 1100 m изток-североизточно от североизточния край на приемно-отправните коловози на площадка С - водовземна система за резервно питейно-битово водоснабдяване на „Дунарит“ АД, състояща се от 10 тръбни кладенци. Обслужва се от „Водоснабдяване и канализация“ ООД-Русе;
- на $0,5 \div 1,5 \text{ km}$ югозападно от площадка С и на $1,5 \div 2,0 \text{ km}$ североизточно от площадка В тръбен кладенец за производствено водоснабдяване и други цели на територията на „Монтюпе“ ООД-Русе. Понастоящем кладенецът се ползва само за поливни цели;

- на около 1100 m северозападно от площадка А - водовземна система „ПС Цветница“, състояща се от 12 водовземни съоръжения - четири шахтови и осем сондажни кладенци. Обслужва се от „Водоснабдяване и канализация“ ЕООД-Русе;
- на 0,7÷1,0 km север-северозападно от площадка А - тръбен кладенец за производствено водоснабдяване на територията на „Петър Караминчев“ АД-Русе.

Единствен рецептор на въздействие от реализацията на инвестиционното предложение е подземно водно тяло „Карстови води в Русенската формация“ с код BG1G0000K1b041. Към 2015 г. количественото му състояние е добро, химичното му състояние в мониторингов пункт BG1G000K1b041MP227 при Цветница - ЕС1 ПС „Цветница“, намиращ се на около 1,5 km от площадка С е добро, но е лошо в пункт BG1G000K1b041MP228 при Топчии - ШК ПС „Топчии“, община Русе и в пункт BG1G000K1b041MP326 при Побит Камък - ТК „Ердуван Чакъров“, община Разград, тъй като водата е с високи концентрации на нитрати и ортофосфати над стандарта.

Въздействията на инвестиционното предложение върху подземното водно тяло по време на строителството може да включват: инфилтриране на замърсени води през льосовия комплекс, генерирани евентуално при изкопни, насипни, бетонови и други строителни дейности, разливане на нефтопродукти и други опасни вещества при зареждане на транспортната и строителната механизация, при транспортни произшествия и пр.

Очакваното въздействието върху химичното състояние на подземните води се очертава като отрицателно, непряко, краткотрайно, временно и обратимо, с ограничен обхват на територията на площадката. Оценява се като незначително, с ниска степен.

По време на нормалната експлоатация не се очаква въздействие върху подземните води. Инфилтриране в подземното водно тяло на малки количества замърсени води не е изключено само при извънредни ситуации: аварии на площадковата канализация, транспортни произшествия и пр.

Не се очаква въздействие върху количественото състояние на подземното водно тяло, както по време на строителството, така и по време на експлоатацията, тъй като не се очертава необходимост от отводняване на строителните изкопи и не се предвижда ползване на подземни води от собствено водовземно съоръжение.

1.3. Земни недра

В регионално отношение гр. Русе и алтернативните площадки на инвестиционното предложение в североизточната му част, са в обхвата на северния склон на Севернобългарското издигане в Мизийската платформа (Филипов Л. и др, 1992). Литостратиграфският разрез на този район включва кватернерни образувания, които залягат върху неогенски и долнокредни отложения, под които на дълбочина повече от 500 m и триаски отложения.

По терена на площадките се наблюдават изразени негативни форми - т.н. „льосови блюда“. В техните очертания земната основа е загубила пропадъчните си свойства или е с пропадъчност от I тип с потенциално общо пропадане до 5 cm.

Площадки А, В и С се разполагат в равнинен терен, където не са установени физико-геоложки процеси и явления от гравитационно естество (свлачища, срутища).

Геоложката среда в обсега на осъщественото до момента мащабно строителство в гр. Русе е нарушена от изпълнените изкопи, насипи и уплътнителни работи за фундиране на многобройните сгради и съоръжения, подземни и надземни комуникации и пр. Аналогично въздействие се очаква при изпълнението на изкопните, насипните, уплътнителните и други строителни работи, свързани главно с фундирането на предвижданите в инвестиционното предложение сгради, съоръженията и комуникации. Това неизбежно въздействие върху геоложката среда ще бъде отрицателно, пряко, постоянно, дълготрайно и необратимо, но с ограничен обхват в границите на строителната площадка. Оценява се като незначително с ниска степен, тъй като нарушенията на геоложката среда са на малка дълбочина и частично обратими.

Не се очаква въздействие върху земните недра по време на експлоатацията.

1.4. Земи и почви

Съгласно почвено-географското райониране на България инвестиционното предложение попада в Долнодунавска почвена подобласт с провинция Дунавско-Добруджанска (Н.Нинов География на България, 1997г.).

В провинцията доминират изключително *черноземите* (Chernozems, CH). Съобразно „Легендата на почвите” на FAO (1988,1990) черноземите попада в ордер Е – почви със забележима повърхностна акумулация на наситена с бази органична материя.

Тези почви са дълбоко хумусни с по-мощен от 40 см хумусно-акумулативен хоризонт с не по-малко от 2% хумус и 80% наситеност с бази. Релефът на черноземите е равнинен и вълнообразен, с надморска височина до 200 м.

Площадки **А** и **В** са разположени в чертите на индустриалната зона на гр. Русе, върху имоти, отредени за жп транспорт.

Площадка **С** е разположена на територия на приемно-отправния парк на Разпределителна гара Русе - Изток.

И в трите площадки почвите са силно антропогенизирани в съответствие с предназначението на терените и дългогодишното им използване за индустриални цели.

Антропогенни почви (Anthrosols): разпространени са в близост до населените места, подложени на значително антропогенно въздействие, поради което в състава и строежа на профила им са настъпили съществени изменения, нарушаващи полифункционалността им.

По време на строителството и експлоатацията на ИМТ-Русе са възможно единствено локални замърсявания на почвите с горива и масла при възникнали аварийни ситуации.

1.5. Растителен, животински свят и защитени територии

1.5.1. Растителен свят

Растителността в района на площадката на ИП, в нейното обкръжение и на територията на цялата Русенска област е силно антропогенно повлияна. Естествената горска растителност практически е почти напълно унищожена (с единични изключения в участъци с незначителни площи). Средната лесистост на областта е 2 пъти под средната за страната (под 30 %). Естествените горски масиви са силно редуцирани за сметка на усвояването на земеделски площи. Преобладават широколистни и смесен тип гори. Значително по-висок дял от средния за страната са земеделските площи (76% срещу 57%) и на урбанизираните

територии (6,5% срещу 3,7%) за сметка на горските (17% срещу 34%) и на териториите за добив на полезни изкопаеми (0,3% срещу 2,9%). Такова нарушаване на естествената растителна покривка оказва влияние и върху биологичното разнообразие на останалите природни компоненти.

На територията на предлаганите площадки за ИМТ използваната растителност ще бъде представена само от местни растителни видове.

В количествените сметки на проекта е предвидено изсичане на храсти и дървета, което е най-голямо за площадка В и най-малко за площадка С, а именно:

- площадка А – 16395 m²;
- площадка В – 54923 m² и
- площадка С – 6171 m².

От горното е видно, че по отношение на растителността площадка С е за предпочитане.

Защитени видове растения

На територията на общината не са картирани находища на защитени растителни видове, но има данни за такива в гората край с. Хотанца и на различни места в запазените гори, както и за “консервационно значими съобщества от крайречна растителност (т.14.4. от Общински план за развитие на община Русе).

1.5.2. Животински свят

Според биогеографското райониране на Европа територията на площадките за „ИМТ-Русе“ попада в т. н. „Континентален биогеографски район” (ЕТС, 2002), характеризиращ се с умерено биологично разнообразие. Като цяло, фауната се отнася към палеарктичния тип и включва и видове със субсредиземноморско разпространение. Много малък е делът на неповлияните от антропогенните въздействия територии, поради което в района доминират агроландшафтите с формираните от човека в тях агроценози.

Защитени видове животни

На територията на общината има данни за постоянни гнездови колонии на защитени водолюбивы колониални птици (остров Алеко край с. Сандрово). Те обаче са далеч от площадките на ИП.

1.5.3. Защитени територии и зони

Национална екологична мрежа (НЕМ)

Предвижданията на инвестиционното предложение не засягат защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии, както и защитени зони по смисъла на Закона за биологичното разнообразие.

Съгласно писмо на РИОСВ – Русе изх. № А01768 / 15.04.2015 г.(приложение №1) „Разглежданите имоти **не попадат** в границите на защитена територия по смисъла на *Закона за защитените територии* (ДВ бр. 133/1998 г., изм. и доп. Бр.66 / 2013 г.) и / или в границите на защитена зона по смисъла на *Закона за биологичната разнообразие*. Най-близко разположените защитени зони са **BG0000608 „Ломовете”** и **BG0000529 „Мартен-Ряхово”**

за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна, включени в списъка от защитени зони, приет с Решение на Министерски съвет № 122 / 2007 г. (ДВ бр.21 / 2007 г.) и **BG0002025 „Ломове”** за опазване на дивите птици, обявена със Заповед № РД – 562/ 05.09.2008 г. на Министъра на околната среда и водите (ДВ бр. 50 / 2013 г.).

По отношение на отстоянието на цитираните защитени зони от избраните площадки за реализацията на инвестиционното предложение, то е както следва:

- Площадка А – на около 6500 m от **BG0002025 „Ломове”** и **BG0000608 „Ломове”**;
- Площадка В – на около 7830 m от **BG0002025 „Ломове”** и **BG0000608 „Ломове”**;
- Площадка С – на около 7715 m от **BG0000529 „Мартен-Ряхово”**.

Съгласно писмо на Басейнова Дирекция „Дунавски район” изх. № 3328 / 25.05.2015 г. (приложение №9) „ИП не попада в зона за защита на водите, съгласно чл. 119а, ал. 1, т. 5 от ЗВ – защитени територии и зони, обявени за опазване на местообитания и биологични видове, в които поддържането или подобряването на състоянието на водите е важен фактор за тяхното опазване”.

1.6. Ландшафт

Съгласно регионалното ландшафтно райониране на страната (проф. М.Георгиев, „Структура и динамика на ландшафтите в България“, 1977), територията на площадките попада в обхвата на Севернобългарската зонална област на Дунавската равнина, Северна Дунавскоравнинна подобласт с район Долноянтренски.

В зависимост от *преобладаващото участие на природни или антропогенни компоненти*, площадките попадат в територии, характерни с антропогенен тип ландшафти – те са резултат от човешката дейност, която променя в различна степен някои от природните компоненти, формирайки техния специфичен характер и структура.

В зависимост от *степенята на човешка намеса и настъпилите изменения в ландшафта*, то той е силно изменен.

В зависимост от *преобладаващата функция на територията* – ландшафта е промишлен.

Селищните територии, промишлените зони и съществуващите пътища са с най-висока степен на антропогенна трансформация. Те заедно с агробиоценозите обуславят различните степени на хеморобност на съответните участъци от локалните ландшафти. Около всяко селище като постоянен комплексен източник на замърсяване са формирани трайни зони с антропогенно и техногенно замърсена околна среда.

Разглежданата територия, която ще бъде на ИМТ - Русе, включва предимно изоставени промишлени обекти – захарен завод (площадка А), терен, предвиден за Техническа гара Русе (площадка В) и гара разпределителна изток (площадка С).

В обсега на района на площадките няма изцяло съхранен първичен ландшафт.

Въздействие по време на строителство:

Териториите, засегнати от строителството, са повлияни от антропогенна дейност. Промените в структурата и функционирането на ландшафтите, свързани със строителството на ИМТ, няма да предизвикат съществени изменения на ландшафта. Осъществяването на предвидените дейности ще предизвика незначителна промяна в съществуващата пейзажност и визуалност.

При строителните работи ландшафтът ще бъде частично променен, но няма да се промени неговият тип (антропогенен).

След приключване на строителните работи всички терени, използвани за временни площадки, ще се почистят и рекултивират.

С приключване на строителните работи е необходимо да се реализира проекта за ландшафтно оформяне на всички технологично свободни площи, което ще допринесе за по-бързото му приобщаване към околния ландшафт. Растителността, като жив материал, изисква по-дълъг период за адаптация към конкретните условия. В този смисъл, територията ще въздейства негативно върху естетизацията на средата за неопределен период от време.

Въздействие по време на експлоатацията:

Целият процес на изграждане ще бъде свързан с временна промяна в цялостното състояние на околната среда без промяна на основната структурата на ландшафта. Не се очакват промени в ландшафтните доминанти.

Обекти от този тип формират специфични промишлени ландшафти със собствено съдържание и специфика. Промислените обекти са свързани с допълнително натоварване на зоната и на съществуващия промишлен ландшафт, но без промени в ландшафтните доминанти.

1.7. Културно наследство

Община Русе притежава изключително богато духовно и материално културно-историческо наследство.

Очакванията са проектираният ИМТ да не засегне пряко обекти на културно-историческото наследство.

По време на строителните работи ще се осигури постоянното присъствие на специалисти-археолози на терена с цел предприемане на адекватни действия при попадане на археологически обекти.

1.8. Отпадъци

Съгласно Плана за развитие на община Русе 2007 – 2013 г.- актуализиран документ за периода 2011 – 2013 г. има приета от Общински съвет-Русе Програма за управление на дейностите с отпадъци за периода 2008-2015 г. Програмата обхваща дейностите по управление на битовите, строителните, производствените и опасните отпадъци на територията на община Русе.

Община Русе има въведено в експлоатация Регионално депо за отпадъци през 2006г., където се депонират битови, строителни и производствени отпадъци. От средата на 2009 г. Община Русе е сключила договор с „Монада” ООД за отдаване на терен под наем, върху който да се разположи мобилна инсталация за оползотворяване на строителни отпадъци. Теренът се намира в непосредствена близост до Регионално депо-Русе.

Очакваните количества на генерираните отпадъци при изграждането на ИМТ - Русе и при неговата експлоатация са дадени в таблица IV.1.9 – 1.

Таблица IV.1.9 – 1

Очаквани количества на генерираните отпадъци (m³/y) при строителството и експлоатацията

№	Вид на отпадъка	Дименсия	Код на отпадъка	Количества на отпадъците при:	
				строителство	експлоатация
1	2		3	4	5
1	Неопасни отпадъци				
1.1.	Смесени битови отпадъци	m ³	200301	6	300
1.2.	Отпадъци от почистване на терена	m ³	200303		
	Площадка А	m ³		16395	-
	Площадка В	m ³		54923	-
	Площадка С	m ³		6171	-
1.3.	Изкопни земни маси (невложени в насип)	m ³	170506		-
	Площадка А	m ³		82977	-
	Площадка В	m ³		27432	-
	Площадка С	m ³		39655	-
2.	Строителни отпадъци	m ³	170904		-
	Площадка А	m ³		7900	-
	Площадка В	m ³		1680	-
	Площадка С	m ³		460	-

От данните е видно, че общото очаквано количество на строителни отпадъци е най-малко за площадка С.

Генерираните отпадъци трябва да се събират разделно и да се предават на съответните фирми, притежаващи регистрационен документ съгласно Закона за управление на отпадъците за последващо транспортиране и третиране.

Преди началото на строителството ще се възложи изготвянето на План за управление на строителни отпадъци, в съответствие с чл. 11, ал. 1 на ЗУО. Същите ще бъдат третирани съгласно разработения ПУСО и в съответствие с Наредбата за управление на строителните отпадъци и за влагане на рециклирани строителни материали.

Преди началото на строителството ще се определи окончателно местоположението на площадки за депониране/предварително съхраняване на отпадъци, в т.ч. и площадки за депониране и съхраняване на хумуса до неговото използване при изпълнение на ландшафтният проект.

Очакваните битови отпадъци, които ще се генерират са в малки количества, предвид мащабите на обекта. На строителната площадка ще се предвидят най-малко по 2 бр. кофи „Мева”, всяка с обем 0,11 m³ и периодично формираните битови отпадъци да бъдат предавани за транспортиране на фирма, извършваща дейностите по сметосъбиране и сметоизвозване на територията на община Русе.

Генерираните опасни отпадъци трябва да бъдат събирани в подходящи съдове, съхранявани в помещения, които да не позволяват случаен достъп и извозвани и предавани за транспортиране и третиране на фирми, притежаващи регистрационен документ съгласно Закона за управление на отпадъците. Аварийната подмяна на консумативите трябва да се извършва на площадки с уплътнен изолационен материал, непозволяващ проникване на нефтопродукти в почвата.

1.9. Шум

В Инвестиционното предложение (ИП) се разглеждат три варианта за местоположение на площадката на ИМТ, намиращи се в индустриалната зона на гр. Русе:

- Площадка А – на север от Разпределителна гара Русе;
- Площадка В – на мястото на терен, предвиден за Техническа гара Русе;
- Площадка С – на територията на Разпределителна гара Русе – изток.

Понастоящем и на трите предложени площадки няма източници на шум в околната среда. Източници на шум в района са дейностите, извършвани в индустриалната зона на града.

Най-близките жилищни зони на гр. Русе (територии с нормиран шумов режим) се намират на следните минимални отстояния от площадките:

- Площадка А – в западна посока, до ул. „Искър“ – 480 m и в южна посока, до пресечката на ул. „Иван Ведър“ с бул. „Липник“ – 700 m;
- Площадка В – до ул. „Искър“ – 2,02 km, до пресечката на ул. „Иван Ведър“ с бул. „Липник“ – 1,69 km;
- Площадка С – до ул. „Искър“ – 2,84 km, до пресечката на ул. „Иван Ведър“ с бул. „Липник“ – 2,56 km и на 5,8 km от първите къщи на гр. Мартен в североизточна посока.

Граничните стойности на нивото на шума за различните територии и устройствени зони са регламентирани в *Наредба №6 за показателите за шум в околната среда* (МЗ, МОСВ, 2006г.). За жилищни територии те са: ден – 55 dBA, вечер – 50 dBA и нощ – 45 dBA. За жилищни територии, подложени на въздействието на интензивен автомобилен трафик, те са: ден – 60 dBA, вечер – 55 dBA и нощ – 50 dBA. За производствено–складови територии и зони граничната стойност е 70,0 dBA за ден, вечер и нощ. Периодите за оценка са: дневен (7.00 ч. – 19.00 ч.), вечерен (19.00 ч. – 23.00 ч.) и нощен (23.00 ч. – 7.00 ч.).

Реализирането на ИП е свързано с два периода, в които се излъчва шум в околната среда – строителство и експлоатация.

Етап строителство

Строителната дейност ще се извършва през дневния период.

За изграждането на ИМТ се предвиждат различни по вид и обем строителни дейности: премахване, преместване, или подмяна на съществуващи ж.п. линии, изграждане на нови коловози, изграждане на нови пътни отсечки и реконструкция на съществуващи, изграждане на товаро–разтоварна площадка, ново сградно строителство (административна сграда, сграда за поддръжка, митница), паркинги и други. Строителната дейност включва различни видове работи (изкопни, насипни, асфалтови, кофражни, бетонови, монтажни, транспортни и други), извършвани с традиционна строителна техника. Нивата на шума, излъчван от стандартно използваните машини, са: багер – 80 ÷ 98 dBA, челен товарач – 83 ÷

86 dBA, булдозер – $88 \div 105$ dBA, валяк – $88 \div 93$ dBA, кран – $84 \div 95$ dBA, бетонополагаща техника – $87 \div 94$ dBA, асфалторазстилагч – $96 \div 104$ dBA, машина за подбиване на траверси – $60 \div 98$ dBA, товарни автомобили, вкл. бетоновози – $80 \div 88$ dBA. На строителните площадки, в близост до работещата техника, очакваното еквивалентно ниво на шум е около 90 dBA.

От строителната дейност, извършвана на площадка В или на площадка С, не се очаква шумово въздействие върху най – близките жилищни зони на гр. Русе, поради големите им отстояния (минимум 1700 m).

При строителната дейност, извършвана на площадка А, очакваните нива на шума, които биха достигнали до най – близката жилищна зона на гр. Русе, са далеч под граничната стойност, поради голямото отстояние (минимум 480 m).

Еквивалентното ниво на шума, създаван от обслужващия строителството товарен транспорт за доставка на необходимите материали и съоръжения и извозване на отпадъци, зависи от броя на курсовете и скоростта на движение на товарните коли.

Може да се очаква наднормено шумово въздействие върху съседните на площадките промишлени терени.

Етап експлоатация

ИМТ ще излъчва шум в околната среда, чрез свързания с него трафик (влакови композиции и товарни автомобили), както и от източници на шум, намиращи се на контейнерната площадка (ричстакер, подреждачи и други) и в зоната за административни и обслужващи дейности (ремонт, поддържане, екипиране, складиране, КПП и други).

Терминалът е разработен да поема, за 24 часа: 4 броя 750-метрови влакови композиции (за 2030 г.) и 6 броя (за 2045 г.). На площадката на терминала, влаковете се движат с ниска скорост (до 25 km/h). Очакваното еквивалентно ниво на шума, създавано от тях е: за 2030 г. – около 49 dBA, за 2045 г. – около 51 dBA.

По отношение на автомобилното движение, за 24 часа се предвиждат: 192 броя товарни автомобили, за 2030 г. и 288 броя – за 2045 г. Очакваното еквивалентно ниво на шума, създавано от тях е: за 2030 г. – около 48 dBA, за 2045 г. – около 50 dBA.

Основното съоръжение, с което ще се осъществява товаро–разтоварната дейност, е ричстакер, с ниво на излъчвания шум $65 \div 70$ dBA, което е определящо за шумовия режим на основната площадка на терминала.

Всички основни съоръжения на обслужващата площадка са разположени в сгради, с достатъчна звукоизолация на ограждащите им елементи (фасадни стени) и не се очаква наднормено ниво на шума вън от тях. Очакваното еквивалентно ниво на шума, на площадката на обслужващата зона е до около 65 dBA.

Източници на шум на площадката на бъдещия обект са и предвидените паркинги за автоконтейнерни влекачи – външен (18 места) и вътрешен (12 места). Очакваните еквивалентни нива на шума, излъчван от паркингите са: външен – около 55 dBA, за 2030 г. и около 58 dBA, за 2045 г.; вътрешен – около 53 dBA, за 2030 г. и около 56 dBA, за 2045 г.

Очакваните еквивалентни нива на шума от транспортните и другите източници са определени по изчислителен път, по методиките, регламентирани в *Наредба №6 за показателите за шум в околната среда* (МЗ, МОСВ, 2006 г.).

По отношение на фактор Шум, известно предимство по местоположение има площадка С като най-отдалечена от жилищните зони на гр. Русе, с достъп по съществуващ път през индустриалната зона на града.

1.10. Опасни вещества

Според закона за защита от вредното действие на химичните вещества и препарати (ДВ бр. 10/2000 г., изм. ДВ. бр.110 от 30 Декември 2008 г.), както и Наредбата за реда и начина за класифициране, опаковане и етикетирание на химични вещества и смеси, (2005 г. изм. и доп. ДВ бр.84/2013 г.), химичните вещества и препарати са класифицирани като опасни, ако е доказано, че притежават поне едно от долуизброените свойства: експлозивни, оксидиращи, запалими (изключително запалими, силно запалими и запалими), токсични (силно токсични и токсични), вредни, корозионни, дразнещи, сенсibiliзиращи, канцерогенни, токсични за репродукцията, мутагенни, опасни за околната среда.

В таблица IV.1.11 – 1 е представен списък на опасни вещества, които ще се използват при строежа и експлоатацията на обектите на ИП.

Таблица IV.1.11 – 1

Опасни вещества и препарати, представляващи риск за здравето и околната среда по време на строителството на ИМТ -Русе

Наименование, Химичен състав	Източник	Опасност за здравето и околната среда
Дизелово гориво – нефтени въглеводороди и добавки	Строителна техника и транспорт – булдозери, багери, мобилни компресори, самосвали, бордови коли и др.	Вредно.Запалимо.Дразнител.Алерген. Човек – дихателни, кожни, алергични увреждания; Околна среда – опасно.
Моторни и машинни смазочни масла (РАН*, РСВ*)	Строителна техника и транспорт – булдозери, багери, мобилни компресори, самосвали, бордови коли и др.	Вредни. Запалими. Дразнители. Алергени. Човек – кожни, алергични болести; отдалечени ефекти; Околна среда – опасни.
Въглеродни, азотни и серни оксиди, летливи орг. В-ва, РАН*, ФПЧ метални аерозоли,	Изгорели газове от използваната техника	Дразнители.Вредни.Алергени. Човек – влошаване на дихателни и сърдечно-съдови заболявания. Околна среда – опасни.
Производствен прах със съдържание на свободен кристален силициев диоксид под 2%	Разкривки на почвени слоеве, трошачни инсталации за различни фракции на пътната настилка; товаро-разтоварни работи с насипни инертни материали; работа в сухо и ветровито време.	Дразнител. Човек – по-висока честота на белодробни увреждания с отдалечено действие; при работа в контакт с тях – хронични заболявания на дихателните пътища. Околна среда – вредни за животни и растения.

РАН* - полициклични ароматни въглеводороди РСВ* - полихлорирани бифенили

Дизеловите горива, смазочните машинни и моторни нефтени масла са токсични, като особено опасни са продуктите от термичната деструкция в отработените машинни и моторни смазочни масла, които ги правят по-опасни. Спазването на Наредба за

изискванията за третиране и транспортиране на отработени масла и отпадъчни нефтопродукти (ДВ бр.29/2011 г., изм. ДВ бр.2 / 2013 г.) е задължително.

РАН*, РСВ* се отнасят към групата на устойчивите органични замърсители на околната среда (persistent organic pollutants – POP).

При работа с опасни вещества е необходимо да се проведе предварителен инструктаж и да се работи с повишено внимание.

При нормална експлоатация на ИМТ - Русе опасните вещества няма да представляват допълнителен риск за здравето на населението, тъй като превозваните товари ще бъдат подходящо опаковани и херметични.

При аварии с транспортирани опасни вещества въздействията върху околната среда ще бъдат значими, което налага вземане на бързи и адекватни мерки за тяхното ликвидиране. В този случай опасните вещества ще бъдат третирани като опасни отпадъци, за които е необходимо задължително спазването на наредба за изискванията за третиране и транспортиране на производствени и опасни отпадъци (ДВ бр. 29/99 г.).

Превенцията на аварията е: издържан технически и работен проект, добро изпълнение на проекта, добро поддържане на съоръженията по време на експлоатация при различни метеорологични условия и непрекъснат строг контрол за спазване правилата на работа в границите на ИМТ – Русе.

2. Въздействие върху елементи от Националната екологична мрежа, включително на разположените в близост до обекта на инвестиционното предложение

Предвижданията на инвестиционното предложение относно предлаганите площадки за ИМТ не засягат защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии, както и защитени зони по смисъла на Закона за биологичното разнообразие.

3. Вид на въздействието (пряко, непряко, вторично, кумулативно, краткотрайно, средно- и дълготрайно, постоянно и временно, положително и отрицателно)

Видът на въздействието върху компонентите на околната среда е показан както при изграждането, така и при експлоатацията на Интермодален терминал – гр. Русе. Видът на въздействието е показан таблично на таблица IV.3-1.

Таблица IV.3-1.

Вид на въздействието на пътния участък върху компонентите на околната среда

По време на строителството

Компонент на околната среда	Въздействие
<i>Атмосферен въздух</i>	пряко, временно, краткотрайно – при работа на строителната
<i>Геоложка основа</i>	пряко и необратимо
<i>Шум и вибрации</i>	пряко, временно, краткотрайно, само по време на работата на строителните машини и транспортната техника
<i>Почви</i>	пряко, оползотворяване на хумусния слой, където е възможно

Ландшафт	пряко, краткотрайно, постоянно
----------	--------------------------------

По време на експлоатация

Компонент на околната среда	Въздействие
Атмосферен въздух	пряко, дълготрайно, постоянно
Геоложка основа	пряко, постоянно, дълготрайно
Шум и вибрации	пряко, постоянно, дълготрайно
Почви	пряко, постоянно, дълготрайно
Ландшафт	не се очаква негативно въздействие върху основния тип ландшафт

4. Обхват на въздействието – географски район, засегнато население, населени места (наименование, вид – град, село, курортно селище, брой жители и др.)

Въз основа на извършените анализи за състоянието на компонентите на околната среда и предвидените методи и технология на изпълнение на строителните дейности са определени очакваните въздействия върху компонентите и факторите на околната среда.

Атмосферен въздух

Замърсяването на атмосферния въздух по време на строителството (предимно прахово и газово - от ЕВВ на изгорелите газове от използваната техника) не се очаква да окаже отрицателно въздействие върху жилищни райони на гр. Русе, тъй като площадките са в индустриалния район и са на значително разстояние от жилищните квартали на града.

За намаляване на праховите емисии по време на строителството са предвидени мерки. При сухо и ветровито време пътното легло и дисперстните материали (земни маси и инертни материали) периодично ще се оросяват; няма да се допуска претоварване на превозващата техника. На работниците ще се осигурят необходимите лични предпазни средства и ще се упражнява непрекъснат контрол за употребата им от ръководството на строителната организация.

По време на експлоатацията се очакват минимални емисии вредни вещества (ЕВВ) съгласно изчисленията дадени в раздел IV.т. 1.2.

По отношение на атмосферния въздух с предимство се очертава за площадка С, която е най-отдалечена от жилищна зона на гр. Русе и също така отдалечена на 5,8 km от крайните къщи на гр. Мартен.

Повърностни и подземни води

При строителството на инвестиционното предложение не се очаква замърсяване на повърхностни води, тъй като най-близкото повърхностно водно тяло (р. Дунав) е на 1,35 km от площадка В, на 1,5 km от площадка А и на 2,45 km от площадка С.

При експлоатацията технологичните процеси на товарене и разтоварване на контейнери няма да бъдат формирани производствени и битови отпадъчни води. В проекта е предвидено ефективно отводняване на пътното платно и железопътните коловози чрез подходяща нивелета и напречни наклони и достатъчен брой съоръжения - водостоци, канавки, огради и дренажи, цитирани за всяка площадка в т. II.4.

За аварийните, кризисните ситуации и залпови замърсявания ще бъде разработен план с мерки за предотвратяване или преодоляването им.

През периода на строителството и по време на експлоатацията на ИМТ - Русе не се очаква значително въздействие върху подземните води.

Геоложка среда

По отношение на геоложката среда обхватът на въздействие се очертава като незначителна, тъй като се ограничава в обсега на пътното платно и железопътните коловози, сградите, откосите на изкопите и насипите, терените, заети от депа за излишни земни маси и пр.

Земни и почви

Не се очаква отрицателно въздействие върху близо разположените земи и почви около площадката на инвестиционното предложение, тъй като източници на замърсяване се очаква да бъдат предимно ЕВВ от минималния по интензивност автотрафик, които се разсейват в приземния слой на атмосферния въздух. Източниците на замърсяване на почвите могат да са от аварии, които съгласно плана за действие при аварии ще бъдат отстранявани своевременно.

Растителен и животински свят, защитени територии и зони

Не се очаква влошаване състоянието на растителния и животинския свят в района на инвестиционното предложение, тъй като се касае за среден по размери обект, разположен във вече силно урбанизирана територия и индустриална зона и най-близките защитени зони са на значително разстояние (от порядъка на 6-8 км) от разглежданите алтернативни площадки и не се засягат.

Санитарно-хигиенни условия на средата

По време на строителството е необходимо да се спазва техниката на безопасност и охрана на труда, а по време на експлоатацията организацията на движение с цел ограничаване на негативните въздействия върху работниците на обекта.

5. Вероятност на поява на въздействието

При строителството се очаква въздействие предимно върху земните при процесите на изкопи, насипи и уплътнителни работи за фундиране на сгради, съоръжения и комуникации, както и върху земите и почвите при отнемане на повърхностните слоеве почва и хумус при подготовка на площадката за строителство.

Въздействието върху атмосферния въздух ще бъде краткотрайно и минимално с локален обхват.

Въздействието на шума при строителството се очаква да бъде непосредствено върху прилежащите до площадката на обекта промишлени терени. То е пряко, отрицателно, периодично (само през деня), временно (за периода на строителството), с малък обхват.

При експлоатацията на ИМТ - Русе вероятност от поява на въздействие за атмосферния въздух и за почвите ще се очаква най-вече при аварийни ситуации и залпови замърсявания. Очаква се нивата на шум при процесите на товарене и разтоварване на влакови композиции и автоконтейнери да бъдат в рамките на санитарните норми на самата площадка на ИМТ и върху непосредствено прилежащите до площадката промишлени терени.

6. Продължителност, честота и обратимост на въздействието

Продължителността на въздействие по време на строителството и по време на експлоатацията на обекта зависи от качеството на извършените строителни работи и използването на съвременни материали, техника и методи за извършване на строителството.

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

Не се очакват промени в екологичното състояние на района от реализацията на инвестиционното предложение.

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

Изпълнението на мерките, които се предлагат за намаляване, ограничаване и предотвратяване на негативно въздействие на инвестиционното предложение върху компонентите на околната среда може да се раздели на две фази:

- Фаза “Строителство” на обекта.
- Фаза “Експлоатация” на обекта.

Атмосферен въздух

Фаза строителство:

- оросяване на пътните легла и дисперсните материали при сухо и ветровито време с оглед намаляване на праховото замърсяване на района;
- работа с изправни машини и съоръжения за намаляване замърсяването на въздуха в района; недопускане работа на техниката на празен ход с цел намаляване на ЕВВ в атмосферния въздух;
- Определяне на маршрути за движение на строителната техника, доставяща материалите; забрана за преминаване през защитени територии и зони; при възможност използване на обходни на населените места пътища.

Фаза експлоатация:

Поддържане чистота на терена на Интермодален терминал – Русе и добро зимно поддържане срещу снегонавявания и залеждания.

•Води

•Повърхностни води

Фаза строителство:

Заустването на канавките да не бъде в обработваеми частни терени.

При строителството да се следи за недопускане на оводняване на строителните изкопи от подземни и повърхностни води и да се предвиди възможност за изпомпване на водите, навлизащи на строителната площадка.

Фаза експлоатация:

Редовно почистване на канавките от отпадъци и почвени материали.

●**Подземни води**

Фаза строителство:

Да не се допуска създаване на негативни безотточни релефни форми, подприщване на повърхностните води и разливане на нефтопродукти от строителните и транспортни средства. Да не се допуска нерегламентирано съхраняване на гориво и масла, отпадъци и химикали, както и изгаряне или друга форма на неконтролирано обезвреждане на отпадъците.

Фаза експлоатация:

Да не се допуска нерегламентирано съхраняване на гориво и масла, отпадъци и химикали, както и изгаряне или друга форма на неконтролирано обезвреждане на отпадъците.

●**Земни недра**

Фаза строителство и експлоатация:

При извънредни ситуации (аварийни разливи на нефтопродукти и други опасни вещества и материали) е необходимо да се предприемат действия за намаляване и ликвидиране на отрицателните последици, регламентирани в законовите и нормативните документи и да се сигнализират незабавно службите, пряко ангажирани в борбата с бедствия и аварии.

●**Отпадъци**

Фаза строителство:

Генерираните отпадъци трябва да се събират разделно и да се предават на съответните фирми, притежаващи регистрационен документ съгласно Закона за управление на отпадъците за последващо транспортиране и третиране.

Очакваните битови отпадъци, които ще се генерират при строителството са в малки количества, предвид мащабите на обекта. На строителната площадка трябва да се предвидят най-малко по 2 бр. кофи „Мева”, всяка с обем 0,11 m³ и периодично формираните битови отпадъци да бъдат предавани за транспортиране на фирма, извършваща дейностите по сметосъбиране и сметоизвозване на територията на община Русе.

За третирането на строителните отпадъци ще бъде възложено изготвянето на План за управление на строителните отпадъци като част от инвестиционния проект, съгласно изискванията на чл. 11 от Закона за управление на отпадъците (ЗУО).

Не се очаква генериране на големи количества опасни отпадъци при строителството на ИМТ – Русе. При инцидентно генериране на опасни отпадъци, същите ще се събират разделно в затворени метални варели/контейнери и предавани за транспортиране на фирма, притежаваща регистрационен документ съгласно ЗУО.

Аварийната подмяна на консумативите трябва да се извършва на площадки с уплътнен изолационен материал, непозволяващ проникване на нефтопродукти в почвата.

Фаза експлоатация:

През фазата на експлоатацията е необходимо:

- създаване на вътрешен ред за събирането, транспортирането и третирането на генерираните отпадъци, в това число разделно събиране и съхраняване на генерираните отпадъци до предаването им за третиране, съгласно изискванията на Наредба за изискванията за третиране и транспортиране на производствени и на опасни отпадъци;
- обособяване на места/площадки и поставяне на съответните съдове за събиране на различните видове отпадъци, които ще се генерират на обекта;
- упражняване на строг контрол по събирането, транспортирането и третирането на генерираните отпадъци;
- всички опасни отпадъци да бъдат събирани в подходящи съдове, съхранявани в помещения, които да не позволяват случаен достъп и извозвани и предавани за транспортиране и третиране на фирми, притежаващи регистрационен документ съгласно Закона 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 и да се управляват в съответствие с Наредба за управление на строителни отпадъци и за влагане на рециклирани строителни материали;
- при 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.

• Земи и почви

На фаза строителство:

Разделно депониране на хумуса от останалите земни маси и използването му при изпълнение на ландшафтното оформяне на площадката на терминала. Биологичното укрепване на насипите на откосите с подходяща растителност от местни видове.

• Вредни физични фактори - шум

Фаза строителство:

Работа с изправни машини, забрана за оставяне машините да работят на празен ход; по възможност - преминаване през обходи на населените места; ограничаване на скоростта до е 30 km/h. при преминаване през населени места; осигуряване на работещите лични шумозащитни средства – антифони, при нужда; строителните работи да се извършва през деня (светлата част от денонощието).

• Санитарно-хигиенни условия на селищната и работната среда

Съгласно заданието за проектиране и строителство изпълнителят трябва да разработи план за безопасност и здраве в съответствие с изискванията на Наредба № 2 от 2004г. за минималните изисквания за здравословни и безопасни условия на труд при извършване на строително-монтажни работи.

Необходимо е осигуряване на лични предпазни средства, сезонни работни облекла и обувки за работещите; контрол върху носенето им и своевременна подмяна при негодност за употреба, както и провеждане на периодични инструктажи с работниците по строителството и поддръжката на обектите на ИП и запознаването им с възникнали специфични условия.

8. Трансграничен характер на въздействията

Въздействието върху компонентите на околната среда ще бъде локално и няма да бъде значително както при реализиране на ИП, така и при експлоатацията на Интермодален терминал – Русе.

То няма да има трансграничен характер.

9. Заключение

На базата на направените проучвания на трите разгледани алтернативи за Интермодален терминал - Русе предимство има площадка „С” поради по-голямата площ, най-голямата отдалеченост от жилищни райони и обстоятелството, че теренът е изцяло собственост на ДП „НКЖИ”, което не налага допълнителни отчуждения на земи.

Направената преценка за въздействието на бъдещото изграждане на Интермодален терминал - Русе и предвидените мерки за намаляване на въздействието върху компонентите на околната среда гарантират ниско въздействие върху околната среда по време на строителството и експлоатацията на обекта.

1. Приложения:

I. Информация за преценка на вероятната степен на отрицателно въздействие върху предмета и целите за опазване на ЗЗ съгласно **Приложения 1 и 2, част Б** от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка за съвместимостта на планове, програми, проекти и ИП с предмета и целите на опазване на ЗЗ (ДВ бр.73 / 2007 г., изм. и доп. ДВ бр. 94 / 2012 г.)

- Приложение 1 - Схеми на имотите в обхвата на проектната разработка според вида на собственост на териториите;
- Приложение 2 - Схеми на имотите в обхвата на проектната разработка според трайното предназначение на територията;
- Приложение 3 (≡ с приложение 7 от информацията);
- Приложение 4 (≡ с приложение 8 от информацията).

II. Кореспонденция, картен и снимков материал

1. Писмо на РИОСВ – Русе изх. № А01768/15.04.2015 г.
2. Писмо на агенция „Пътна инфраструктура” изх. № 24-00-1122 / 20.05. 2015 г.
3. Писмо на „В и К” – Русе, изх. №. ПТО / ИЛ 3466 / 14.05.2015 г.
4. Писмо на „Енерго-про Мрежи” АД – вх. № ЖИ-1975 / 26.05.15 г.
5. Писмо на Българска телекомуникационна компания – ЕАД, Рег. Индекс 95-Д-66 / 21.05.2015 г.
6. Писмо на „Булгартрансгаз”ЕАД–изх. № 211-00-2213/21.05.2015 г.
7. Карта-извлечение от изменението на действащия общ градоустройствен план на гр. Русе.
8. Ситуации на вариантните площадки А, В и С за ИМТ – Русе.
9. Писмо на Басейнова Дирекция „Дунавски район” изх. № 3328 / 25.05.2015 г.
10. Писмо на „Електроенергиен системен оператор“ ЕАД – вх. № ЖИ-25573 / 03.07.2015г.
11. Карта с отстоянията на площадките от жилищни зони на гр. Русе и гр. Мартен.
12. Снимков материал.