

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

I. Информация за контакт с Възложителя:

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

II. Характеристика на инвестиционното предложение.

1. Резюме на предложението.

Инвестиционното предложение „Изграждане на равнинен участък София – Елин Пелин и изграждане на пътни надлези” е част от проект „Модернизация на железопътна линия София – Пловдив - Първи етап – ЛОТ 1“. Основната му цел е повишаване на сигурността и подобряване на управлението на влаковото движение, интеграция на гарови и междугарови системи, намаляване на човешкия фактор в управлението.

Проектът е част от стратегическа програма на Република България за модернизация и рехабилитация. Като част от Коридори IV и VIII на Трансевропейската железопътна мрежа, проектът за модернизация на железопътната линия София - Пловдив има много голямо значение, както за България, така и за Европа. Успешното изпълнение на проекта ще повиши устойчивото развитие на националния транспортен пазар и конкурентната интеграция на българската железопътна мрежа в европейските и евразийски транспортни пазари.

Железопътната линия „София – Пловдив“ е електрифицирана и удвоена през 70 - те години на миналия век. За жп участъка „София - Елин Пелин“ (22 069 км), предмет на инвестиционното предложение, се предвижда рехабилитация и модернизация на съществуващото трасе, с оглед постигане на проектна скорост от 160 км/ч, което ще се реализира с оптимизиране на нивелетата и частични и минимални изменения в някои от единичните криви, заздравяване на основната площадка на земното платно, замяна на типа горно строене с по-тежък тип, реконструкция на контактната мрежа и замяна на съществуващите системи за управление на влаковете с нови, осигуряващи по-високо ниво на безопасност.

Границите на участъка са между край на изходна стрелка на гара София посока Пловдив и начало на входна стрелка на гара Елин Пелин, от страна София (от км 0+780,87 до км 22+849). Гарите Подуяне, Искър и Казичене попадат в този участък (гара София и гара Елин Пелин, не са в обхвата на проекта). Дължината на железопътния участък е 22,069 км.

Железопътната линия минава през източната част на София в равнинен участък. Наклоните са минимални - до 5%. Минималният радиус е $R=650\text{ m}$ в района на моста Чавдар. Проектната скорост е $V=120\text{ км/ч}$, но практически не надвишава 100 км/ч . Това се дължи на наличието на големи гари по линията, част от жп възел София: Подуяне при км 3+400 и Подуяне – разпределителна гара, гара Искър при км 9+500 и Казичене при км 14+400. След гара Искър линията е права в продължение на 17 км и продължава след гара Елин Пелин. Спирките са Христо Смирненски при км 5+900 и Верила при км 18+700. Съоръженията са предимно метални конструкции, най-голямото от тях е на моста над река Искър на км 10+140.

Инвестиционното предложение обхваща съществуващата ж.п. линия, разделена на следните междугария:

- Гара София - Гара Подуяне (гара София не се включва в инвестиционното предложение);
- Гара Подуяне - Гара Искър;
- Гара Искър - Гара Казичене;
- Гара Казичене - гара Елин Пелин (гара Елин Пелин не се включва в инвестиционното предложение).

В границите на съществуващия сервитут, проектът предвижда и изграждане на пътни надлези. Изграждането им ще се осъществи в два участъка, за които са определени сервитутни отклонения предимно в урбанизирани територии, изискващи промяна предназначението на земята: надлез Казичене при км 13+727, с площ 3100 м^2 и надлез Верила при км 18+574 с площ 5800 м^2 .

2. Доказване на необходимостта от инвестиционното предложение.

Проектът е част от стратегическа програма на Република България за модернизация и рехабилитация. Като част от Коридори IV и VIII на Трансевропейската железопътна мрежа, проектът за модернизация на железопътната линия София - Пловдив има много голямо значение, както за България, така и за Европа. Успешното изпълнение на проекта ще повиши устойчивото развитие на националния транспортен пазар и конкурентната интеграция на българската железопътна мрежа в европейските и евразийски транспортни пазари. Железопътната линия „София - Пловдив“ е електрифицирана и удвоена през 70 - те години на миналия век. За жп участъка „София - Елин Пелин“ (22 069 км), предмет на инвестиционното предложение, се предвижда рехабилитация и модернизация на съществуващото трасе, с оглед постигане на проектна скорост от 160 км/ч . Модернизацията има за цел да подобри функционалността на инфраструктурата и да увеличи нейния капацитет.

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

Проектът „Модернизация на железопътна линия София – Пловдив - Първи етап – ЛОТ 1: Изграждане на равнинен участък София – Елин Пелин и изграждане на пътни надлези”, е с двойна жп линия. Част от този участък е свързан с други инфраструктурни проекти, като например Развитие на железопътен възел София и проект за изграждане на Железопътна спирка на МС 21 на метрото в София.

Инвестиционното предложение е свързано и със следните утвърдени програми:

- Прогноза за трафика по десетте паневропейски коридора - Хелзинки -многостранен проект по ФАР - NEA - INRETS, IWW, 1999;
- Оценка на нуждите на транспортната инфраструктура (TINA) - окончателен доклад 1999;
- Подготовка на прогнозите за трафика и инвестиционни програми за периода 2000 - 2010 г. за развитие на българската транспортна система с оглед преминаването към икономика на свободния пазар - проект на ФАР, BONIFICA - T.E.C.N.I.C. - DOXSIADIS, 1997;
- Национална транспортна стратегия до 2015 година на Република България;
- Организационно реструктуриране на железопътната система - развитие на управлението на компанията за железопътна инфраструктура - SYSTRA, CIE Consult, Railplan и Deloitte & Touche проучване, финансирано от Фар, 2002.

4. Подробна информация за разгледани алтернативи.

Инвестиционното предложение, което представлява модернизация и реконструкция на съществуващата ж.п. линия София – Елин Пелин за постигане на скорост от 160 км/ч разглежда алтернативни варианта по отношение на трасето с различна степен на реализация на основната цел.

При всички разработени алтернативи за реализация на проекта се запазва електрическото захранване като енергиен източник. С оглед постигането на предвидените скорости на движение и в съответствие с техническите изисквания към необходимата инфраструктура са разработени следните алтернативи:

- **Вариант А „Съществуващо трасе“ - 120-70 км/ч**

Този вариант представлява механизирана рехабилитация на ж.п. линията при запазване на сегашните технически показатели за скорост, наклони и радиуси.

- **Вариант В „син вариант“**

Този вариант се идентифицира с оптимизация на съществуващата ж.п. линия в равнинния участък София - Елин Пелин, като се подобряват геометричните параметри за скорост 160 км/ч със съответстващите наклони и криви.

- **Вариант С „червен вариант“ 160 км/ч**

При този вариант съществуващото трасе се модернизира за скорост 160 км/ч с ремонт на кривите при минимален наклон от 12,5% с минимален радиус 1500м.

При сравняването на отделните варианти и съобразно поставените цели на инвестиционното предложение на техническият съвет на НКЖИ е приет „Вариант С“, при който са изпълняват изцяло всички изисквания за постигане на скорост 160 км/ч за жп участъка от София до Елин Пелин.

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

Инвестиционното предложение: „Модернизация на железопътна линия София – Пловдив - Първи етап – ЛОТ 1: Изграждане на равнинен участък София – Елин Пелин и изграждане на пътни надлези” попада на територията на областите София-град и София-област.

Реализацията на инвестиционното предложение с изключение на двата надлеза – Казичене и Верила, не изисква да се провеждат процедури за промяна предназначението на земеделски земи и допълнително отчуждаване на засегнатите площи, тъй като строително - монтажните работи по трасето на железопътния участък и в районите на гарите се разполагат в сервитутните зони по протежение на жп линията върху терени, собственост на Национална компания „Железопътна инфраструктура”. Изграждането на двата надлеза ще се осъществи в два участъка предимно в урбанизирани територии, за които са определени сервитутни отклонения, изискващи промяна предназначението на земята: надлез Казичене при км 13+727, с площ 3100 м² и надлез Верила при км 18+574 с площ 5800м².

Реализацията на инвестиционното предложение не изисква допълнителни площи за временни дейности по време на строителството. Всички временни площадки и лагери за работниците ще бъдат разположени в границите на съществуващите сервитутни зони и на територията на железопътните гари в участъка, където за тази цел има достатъчно площи и изградени мощности, собственост на ДП „НКЖИ”. Складирането на необходимите материали ще се извършва в границите на временните строителни площадки.

Строителните участъци ще бъдат обслужвани от жп линията София – Елин Пелин, както и прилежащите пътища от републиканската и общинска пътна мрежа за транспорт на пътници и товари при изпълнението на проекта. Временните пътища за обслужване на обекта ще съвпадат по възможност с предвидените селскостопански пътни връзки от земеразделянето по план за временни пътища.

Съществуващото трасе на ж.п. линията в участъка София - Елин Пелин не засяга защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии, но преминава в близост до защитена зона BG0002004 „Долни Богров – Казичене“, определена за опазване на дивите птици. Терените, предвидени за изграждане на горечитираните надлези, са извън границите на защитената зона.

Не се засягат обекти на културното наследство.

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

За инвестиционното предложение „Модернизация на железопътна линия София – Пловдив - Първи етап – ЛОТ 1: Изграждане на равнинен участък София – Елин Пелин и изграждане на пътни надлези” се предвижда рехабилитация и модернизация на съществуващото трасе за постигане на проектна скорост от 160км/ч. Рехабилитацията и модернизацията на трасето ще се реализира с оптимизиране на нивелетата и кривите по съществуващото трасе.

В този участък инвестиционното предложение предвижда да се следва съществуващия сервитут. Видовете работи се изразяват в подмяна на релси, траверси, скрепление, баластова призма, заздравяване на основната площадка на земното платно, ремонт и изграждане на отводнителни съоръжения, ремонт на мостовите съоръжения в участъка, ремонт и изграждане на перони, смяна стрелки, смяна на контактен проводник, носещо въже, изолатори, ремонт на тягови подстанции и проектиране и строителство на осигурителни инсталации и телекомуникации. Основните видове земни строителни работи са в обеми, както следва:

- Демонтаж на релсов път (траверсова скара и релси на звена) - 24000м;
- Подмяна на баластова призма (изкоп и насип) - 72000м³;
- Подмяна на пътно платно-долно строене (изкоп и насип)- 210000м³;
- Полагане на железен път на ж.п. траверси на звена - 24000м.

В този участък според изискването на Наредба № 55, съществуващите железопътни прелези на гара Казичене и преди спирка Верила при км 18+560 ще бъдат затворени и заменени с пътни надлези на същите места, за да се осигури пресичане на различни нива с пътя.

Новият пътен надлез Казичене преминава над жп линията в района на съществуващия прелез чрез крива с $R = 30 \text{ m}$, надлезът преминава над железопътната линия със светъл отвор от 7 m. След кривата, в южна посока надлезът се слива със съществуващия път и връзката с индустриалната зона се запазва.

Новият надлез Верила е на км 18+574 и ситуационно следва маршрута на съществуващия път. Наличието на сгради в близост до железопътната линия изисква използването на вертикални стени или направата на повече отвори. Съществуващият път е съставен от криви с радиуси $R = 50 \text{ m}$ в южна и в северна посока на железопътната линия, а след това от криви с радиуси $R = 25 \text{ m}$ в хоризонтален район продължава по посока на новия надлез.

7. Схема на нова или промяна на съществуваща пътна инфраструктура

Предвижданите дейности по изпълнение на инвестиционното предложение за „Изграждане на равнинен участък София – Елин Пелин и изграждане на пътни надлези” са съобразени със съществуващите градоустройствени решения, в това число и с общите устройствени планове на общините София и Елин Пелин. В тях са отразени всички съществуващи жп територии, като на този етап не са предвидени нови. С реализирането на инвестиционното предложение не се създава нова схема на съществуващата пътна инфраструктура и не се налага изграждането на нова такава. Доставка на необходимите

материали за изграждането на участъка София-Елин Пелин и пътните надлези ще се извършва по съществуващата пътна инфраструктура.

Строителните участъци ще бъдат обслужвани от жп линията София – Елин Пелин, както и прилежащите пътища от републиканската и общинска пътна мрежа за транспорт на пътници и товари при изпълнението на проекта. Временните пътища за обслужване на обекта ще съвпадат по възможност с предвидените селскостопански пътни връзки от земеразделянето по план за временни пътища.

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

Основният документ, регламентиращ проектирането и строителството на инвестиционното предложение, е Наредба № 55 от 29.01.2004 г. за проектиране и строителство на железопътни линии, железопътни гари, железопътни прелези и други елементи от железопътната инфраструктура, обн. ДВ, бр. 18 от 0.03.2004 г, попр., бр. 20 от 12.03.2004 г, бр. 42 от 21.05.2004 г.).

Програмата за дейностите по изпълнението на инвестиционното предложение, включва фазите на строителство, експлоатация и извеждане от експлоатация.

Строителство

- Строителни процеси

Строителните дейности по изграждането на нови участъци на ж.п. линия и механизирана модернизация на съществуваща ж.п. линия са високо технологизирани процеси. Първоначално се извършва трасиране на нови участъци, на база разработените в проекта трасировъчни планове. Трасирането обхваща и сервитута на бъдещата ж.п. линията. По време на трасирането се изпълняват дейности по прочистване на трасето в т.ч. планирано разрешено по съответния ред изсичане на дървета, така както е указано в съответния раздел на проекта.

Извършват се и подготвителни работи, свързани с подготовка на строителни и складови площадки, временни обходни пътища, временни депа за изкопни маси, временни депа за насипни материали и др. Важен елемент от тези подготвителни работи е изземването на хумуса, транспортирането му и съответното съхраняване при условията, описани в проекта. Земно - изкопни дейности, взривни дейности, направа на изкопи и насипи и др. се извършват по предписаните в проекта изисквания за качество и технология на изпълнение.

Всички видове работи се изпълняват в съответствие с разработения и приет график за изпълнение на работите, определени в проекта, в съответна изискващата се технологична последователност. След почистване на трасето и извършване на изкопно - насипните работи - най-общо земни работи, се оформя пътното платно. Насипните работи по изграждане на пътното платно са предимно механизирани с постигане на необходимите показатели за плътност и качество на влагания материал. Изпълняват се проектните детайли на пътното платно и баластовите призми.

Върху готовото земно платно се полагат механизирани баластови призми за двойна ж.п. линия. Върху баластовите призми механизирани се полагат ж.п. звена - траверсовата скара с монтирани ж.п. релси. Цялото това строителство се изпълнява със специализирана техника за полагане на железен път. Баластовите призми се изпълняват от нормирана каменна фракция, отговаряща на изискванията за зърнометрия и качество на камъка, добит от лицензирани кариери. Транспортът на каменните фракции е комбиниран с автотранспорт и по железен път. Следва изграждане на двойната електрификация - фундаменти, монтаж на стълбове, обтегачи, изтегляне на контактната мрежа и пр.

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

Строителството при модернизацията на железопътния участък София – Елин Пелин и свързаната с него инфраструктура ще се извърши по одобрени проекти съгласно изискванията на Закон за устройство на територията (Обн. ДВ. бр. 1/02.01.2001 г., изм. ДВ бр. 105/19.12.2014г.), разработени в съответствие със строителните, техническите, противопожарните, санитарно-хигиенните и екологичните норми и стандарти.

Основните строителни дейности са:

- земни работи - отстраняване на хумуса и временното му депониране в границите на строителната полоса; изкопни работи за оформяне на съоръженията по трасето на инвестиционното предложение - мостове, водостоци, проходи, подлези, надлези, тунели, спирки, гари; насипни работи за оформяне на земното легло на ж.п. линията;
- комплексни строителни работи (кофражи, армиране, изливане на бетон) - при пресичане на водни обекти, пътища и ж.п. линии и площадките на съоръженията;
- монтажни работи - основно заваръчни работи по ж.п. линията по БДС ЕИ 12732, БДС ЕИ 287-1+A1, БДС ЕК 288-1+A1 и технологични инструкции; монтаж на въздушни електропроводи 110 кУ и контактна разпределителна мрежа 27.5 кУ;
- транспортна дейност - превоз на земни маси, строителни материали и оборудване от/до складови бази по републиканската пътна мрежа.

Експлоатация

Експлоатацията на инвестиционното предложение се регламентира от Закона за железопътния транспорт (ДВ бр. 97/2006 г.). В него се посочва, че:

„Задължението за експлоатация“ като елемент от задължението за извършване на обществени услуги е задължението на транспортното предприятие, когато инфраструктурата е в състава му, да поеме всички необходими мерки по отношение на железопътните линии и инсталации, включително допълнителните услуги за гарантиране равнището на транспортното обслужване.

„Експлоатация на железопътната инфраструктура" е съвкупност от всички дейности по управлението на достъпа до железопътната инфраструктура, влаковата работа и системите за безопасност.

„Поддържане на железопътната инфраструктура" е съвкупност от всички дейности по текущия ремонт на железопътните линии, гарите, съоръженията, осигурителните средства, електрозахранващите системи, железопътните телекомуникационни системи и др.

Ж.п. линията София - Пловдив е двойна електрифицирана. В процеса на експлоатация се извършват периодични контролни замервания и текущ ремонт, които се изпълняват механизирани със специализирана техника. Характерните видове строителни работи по поддръжката на ж.п. линията, отводнителните канавки и служебните пътища за обслужване на тунели, мостове и др. съоръжения се изразяват преди всичко в механизирано подбиване и рукаване на баластовата призма и траверсовата скара за постигане на нормативните параметри на железния път и почистване на служебните пътища и отводнителни канавки от затревяване и залесяване.

Предвид това, че се ползва задвижна електрическа тяга за влаковете, не се очаква отделяне на вредни емисии в атмосферния въздух.

Извеждане от експлоатация

Закриването на железопътни линии в отделни участъци се извършва по реда на Наредба за категоризация на железопътните линии в Република България, включени в железопътната инфраструктура, и закриване на отделни линии или участъци от линии, приета с ПМС № 293 от 20.12.2001 г., бр. 93 от 24.11.2009 г., в сила от 24.11.2009 г.

Съгласно чл. 12. (1) Железопътните линии с категория „железопътни магистрали“, I категория и II категория или участъци от тях се закриват от Министерския съвет с постановление по предложение на министъра на транспорта. В съответствие с ал. 2 (изм. ДВ, бр. 2 от 2004 г.), когато се предвижда и демонтирането на съоръженията, от които се състои железопътната линия или участъкът от нея, в постановлението по ал. 1 Министерският съвет определя източника на средствата за финансиране закриването на железопътната линия или участъка от нея, както и органа, който да утвърди проектите за демонтаж, възстановителни, рекултивационни и други дейности, свързани със закриването.

9. Предлагани методи за строителство.

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

В Заданието за проектиране и строителство на обекта ще бъде поставено изискване изпълнителят да изготви проект за организация за изпълнението на строителството, в т.ч. план

за безопасност и здраве, който да се съгласува с възложителя. Проектът трябва да предвижда поетапно изпълнение на строително-монтажните ремонтни работи.

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

Природните ресурси и строителните материали, които ще се използват при строителството и експлоатацията на инвестиционното предложение, са: земни маси, инертни материали, дървен материал, вода, метални суровини, железобетонни и бетонни изделия, дизелово гориво и електроенергия.

Инертни материали ще се използват при изграждане на земното легло и баластовата призма на железния път.

За изпълнението на обратните засипки се използват земните маси от временните депа, образувани от изкопаните преди това при направа на изкопите по трасето. В района на гарите, където изкопите преминават през зелени площи и тротоарни настилки, ще се извършва поетапно пълно възстановяване на терена чрез ремонт или подмяна на настилка и повторно затревяване.

Всички материали с изключение на земните маси ще се доставят като стоков продукт от пазара, по вид и количество в съответствие с проекта.

Временните лагери в района на гарите ще се снабдяват с електроенергия от мрежата на Възложителя с временни кабели, съгласувано с Възложителя. За аварийни нужди на площадката, следва да се разположи електроагрегат. Площадките и лагерите на междугарие ще се електроснабдяват с електроагрегати.

За строителни и битови нужди на обекта ще се доставя вода от мрежата на Възложителя или с водоноска, а питейна вода ще се доставя бутилирана.

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

Събирането, съхранението и транспортирането и обезвреждането на отпадъците ще се извършва в съответствие с изискванията на Закона за опазване на околната среда (ЗООС) и Закона за управление на отпадъците (ЗУО) и Наредбата за управление на строителните отпадъци и за влагане на рециклирани строителни материали.

В съответствие с Наредба №3 от 01.04.2004г. за класификация на отпадъците (ДВ, бр.44/25.05.2004г. изм. и доп. бр.23/20.03.2012г.) по време на строително-монтажните работи се очаква основно генериране на смесени строителни отпадъци, отпадъци от електрически кабели, отпадъци от електрическо и електронно оборудване, пластмасови, метални и битови отпадъци.

Изкопните земни маси ще бъдат използвани за направа на обратните засипки по трасето. Строителните отпадъци ще се събират разделно и ще се предават за транспортиране на фирма, притежаваща регистрационен документ съгласно ЗУО. Фирмата ще ги извозва на

регламентирано депо, определено от общините, на чиято територия се извършват работите. При наличие на годни за повторна употреба демонтирани материали, те ще бъдат предадени на Възложителя за повторна употреба. Същите се предвижда да се съхраняват в бази, определени от Възложителя.

Генерираните битови отпадъци в районите на междугарията ще се събират в специални контейнери и ще се предават към общинските депа за битови отпадъци.

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

Предвижда се изпълнителят на обекта да създаде необходимата организация за третиране на отпадъците съгласно Закона за управление на отпадъците.

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

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

От изпълнителя ще бъде изискана добра организация при изпълнение на предписанията и условията в решенията, издадени от компетентния орган.

По време на строителните дейности работниците ще бъдат изложени на шум и вибрации. Очаква се временно и локално запрашаване. За предотвратяване и намаляване на тези въздействия трябва да се използват индивидуални средства за защита - прахови маски, антифони и др.

За намаляването на неорганизираните емисии на прах следва да се вземат необходимите мерки като навлажняване на временните пътища и площадки, съхранение на прахообразни материали в затворени пространства или контейнери, покриване на прахообразни материали при съхранение на открито, транспортиране на земни маси и прахообразни материали с автосамосвали, оборудвани задължително с покривала.

Всички видове работи се изпълняват в съответствие с разработен и приет график за изпълнение на работите, определени в проекта, в съответна изискващата се технологична последователност.

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

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.

По време на строителните дейности за предотвратяване и намаляване на отрицателните въздействия върху околната среда и човешкото здраве от изпълнителя ще се изиска да разработи и спазва План за управление на строителните отпадъци.

13. Други дейности, свързани с инвестиционното предложение.

Инвестиционното предложение за „Изграждане на равнинен участък София – Елин Пелин и изграждане на пътни надлези” не предполага други дейности освен строителните по време на изграждането му, както и такива извън обхвата на проекта.

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

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

За изграждане, реконструкция или модернизация на системи и съоръжения на линейна инфраструктура, пресичаща водни обекти е необходимо да се проведат съответните процедури по реда на Закона за водите и да се получат съответните разрешителни за ползване на водни обекти (реки).

15. Замърсяване и дискомфорт на околната среда.

Реализацията на инвестиционното предложение не е свързана с допълнителна опасност от замърсяване и предизвикване на дискомфорт на околната среда, 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.

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.

16. Риск от инциденти.

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

Характерът на извършваното строителство няма да създаде сериозен риск от аварийно замърсяване или увреждане на околната среда. За да не се допускат условия за увреждане на околната среда, фирмата-изпълнител трябва да създаде отлична организация на извършваните

строителни работи и преди всичко безаварийна работа на строителната механизация. При евентуални аварии е задължително замърсявания с опасни вещества да бъдат отстранени своевременно, за да се предотврати замърсяване на прилежащите територии.

III. Местоположение на инвестиционните предложения.

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

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

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

Териториите, върху които ще се осъществи инвестиционното предложение, основно са земи - държавна собственост.

Реализацията на инвестиционното предложение ще бъде в границите на съществуващия сервитут на железопътната инфраструктура. За изграждането на двата надлеза – Казичене и Верила, са определени сервитутни отклонения, предимно в урбанизирани територии, изискващи промяна предназначението на земята: надлез Казичене при км 13+727, с площ 3100 м² и надлез Верила при км 18+574 с площ 5800м².

Към настоящото уведомление са приложени ситуация на железопътния участък София – Елин Пелин на хартиен носител и в pdf и dwg формат на електронен носител.

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

Реализацията на инвестиционното предложение не изисква да се провеждат процедури за промяна предназначението на земеделски земи и допълнително отчуждаване на засегнатите площи, тъй като строително - монтажните работи по трасето на железопътния участък и в районите на гарите се разполагат в сервитутните зони по протежение на жп линията върху терени, собственост на Национална компания „Железопътна инфраструктура“.

3. Зониране или земеползване съобразно одобрени планове.

Изпълнението на инвестиционното предложение не е свързано с нарушаване на земеползването.

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

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

Инвестиционното предложение за „Изграждане на равнинен участък София – Елин Пелин и изграждане на пътни надлези” ще се развие изцяло в сервитута на съществуващата ж.п. линия и съоръженията към нея. Трасето на железопътната линия, предмет на инвестиционното предложение, не попада в границите на защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии, както и в границите на защитени зони по смисъла на Закона за биологичното разнообразие (ЗБР) - защитени зони от мрежата „Натура 2000“.

В участъка между село Казичене и спирка Верила железопътната линия преминава в близост до южната граница на защитена зона BG0002004 „Долни Богров– Казичене“ за опазване на дивите птици, обявена със Заповед № РД-573/2008г. на министъра на околната среда и водите. Терените, предвидени за изграждане на горецитираните надлези, са извън границите на защитената зона и не попадат в СОЗ около водоизточници за питейно-битово водоснабдяване. Не се очаква негативно въздействие върху природни местообитания и местообитания на видове, предмет на опазване.

4а. Качества 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 местоположението.

Алтернативи за местоположението на инвестиционното предложение за „Изграждане на равнинен участък София – Елин Пелин и изграждане на пътни надлези” по същество няма, тъй като се касае за модернизация и реконструкция на съществуващата ж.п. линия за постигане на скорост от 160 км/ч.

IV. Характеристика на потенциалното въздействие.

1. Въздействие върху хората и тяхното здраве, земеползването, материалните активи, атмосферния въздух, атмосферата, водите, почвата, земните недра, ландшафта,

природните обекти, минералното разнообразие, биологичното разнообразие и неговите елементи и защитените територии на единични и групови недвижими културни ценности, както и очакваното въздействие от естествени и антропогенни вещества и процеси, различните видове отпадъци и техните местонахождения, рисковите енергийни източници – шумове, вибрации, радиации и някои генетично модифицирани организми.

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

По време на строителството въздействие ще има върху:

- атмосферния въздух;
- шум и вибрации по отношение на работещите.

По време на строителството на железопътната линия се очакват два вида емисии в атмосферния въздух:

- прах - при строителните работи (основно изкопно-насипните работи по трасето на железопътната линия и площадките на съоръженията, товарене и разтоварване на излишните изкопни маси, инертни материали и др.) - неорганизиран източник;

- емисии от работата на двигателите на строителната механизация - за реализация на строителните процеси и транспортните средства за доставка на суровини, материали, оборудване и работници - неорганизиран източник.

За ограничаване на неорганизираните емисии на прах следва да се вземат необходимите мерки за намаляването му, като навлажняване на временните пътища и площадки, съхранение на прахообразни материали в затворени пространства или контейнери, покриване на прахообразни материали при съхранение на открито, транспортиране на земни маси и прахообразни материали с автосамосвали, оборудвани задължително с покривала.

В периода на експлоатация въздействието ще се ограничи основно до шумово натоварване, което се очаква да бъде по-слабо поради по-добрите параметри на железния път.

В съответствие с реализацията на основния и допълнителните технологични процеси при експлоатацията на железопътната линия София – Елин Пелин не се прогнозира отделяне на емисии от замърсители в атмосферния въздух, защото линията ще бъде електрифицирана.

Може да се получат залпови замърсявания при аварийни ситуации, които са локални и с малка вероятност от възникване.

При извеждането на железопътната линия от експлоатация, прогнозираните емисии са идентични с тези при нейното строителство.

Инвестиционното предложение е източник на вибрации при неговата експлоатация. Въздействието на вибрациите от железниците върху околната среда е в граници 0.3 до 2.0 мм/сек, които според изследванията на Агенцията за социални анализи (АСА) се категоризират като приемливи.

Не се очаква въздействие върху повърхностните и подземните води по време на строителството и експлоатацията.

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

Не се засягат декларирани архитектурни паметници на културата.

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

Инвестиционното предложение е ситуирано в границите на административни области София-град и София-област и няма да засегне елементи от Националната екологична мрежа „Натура 2000“. В участъка между село Казичене и спирка Верила железопътната линия преминава в близост до южната граница на защитена зона BG0002004 „Долни Богров–Казичене“, определена за опазване на дивите птици. Терените, предвидени за изграждане на трасето, са извън границите на защитената зона.

Не се очаква негативно въздействие върху природни местообитания и местообитания на видове, предмет на опазване.

3. Вид на въздействието.

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

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

Инвестиционното предложение за „Изграждане на равнинен участък София – Елин Пелин и изграждане на пътни надлези“ ще се развие изцяло в сервитута на съществуващата ж.п. линия и съоръженията към нея. С реализирането му се цели модернизация на съществуващото трасе за постигане на проектна скорост от 160км/ч. Основните дейности, предвидени за изпълнението на инвестиционното предложение, са свързани с рехабилитация и модернизация и обхватът на въздействието е само в границите на предложението.

5. Вероятност на поява на въздействие.

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

6. Продължителност, честота и обратимост на въздействието.

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

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

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

Събирането, съхранението, транспортирането и обезвреждането на отпадъците ще се извършва в съответствие с изискванията на Закона за опазване на околната среда (ЗООС), Закона за управление на отпадъците (ЗУО) и Наредбата за управление на строителните отпадъци и за влагане на рециклирани строителни материали.

Преди започване на строителните дейности от изпълнителя ще се изиска да разработи План за управление на строителните отпадъци, който след започване на строителството трябва да изпълнява.

За предотвратяване и намаляване на отрицателните въздействия върху околната среда и човешкото здраве ще се предприемат и следните мерки:

- за намаляване на неорганизираните емисии на прах ще се спазват изискванията за почистване и оросяване на местата за временно съхранение на насипни, инертни материали и строителни отпадъци и спазване на изискванията за товаро-разтоварна дейност на прахообразни материали и отпадъци;
- разработване и изпълняване на план за безопасност и здраве и определяне на координатор по безопасност и здраве за осигуряване на безопасни и здравословни условия на труд;
- снабдяване на работещите от фирмата, изпълняваща строителните работи, с противопрахови полумаски, работни облека, обувки, каски и ръкавици в съответствие с изискванията за безопасност на труда, както и с индивидуални средства за защита от шум;
- поддържане на машинния парк в изправност, за да не се налагат ремонти по време на строителството;
- недопускане строителната техника да работи на празен ход;
- разделно събиране (на битови от строителни отпадъци) и своевременното им извозване до съответното депо след съответните разрешения;
- контрол и недопускане изхвърлянето на отпадъците и формиране на криминални сметища.

8. Трансграничен характер на въздействията.

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