

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: Мирослава Доганджийска
тел. (+359 2) 932 38 63
e-mail: m.dimcheva@rail-infra.bg

II. Характеристика на инвестиционното предложение.

1. Резюме на предложението.

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

Настоящото инвестиционно предложение обхваща 2,116 км от железопътното трасе Пловдив – Бургас, част от 8-ма главна железопътна линия от националната железопътна мрежа на Република България. Инвестиционното намерение ще бъде реализирано в участъка от км 190+590 (нов км 190+200) в междугарието Ямбол - Завой до км 192+706 (нов км 192+557), попадащ в междугарието Завой - Зимница.

По своя характер инвестиционното предложение представлява изграждане на ново трасе на жп линията, включващо и ново пресичане на река Тунджа със стоманобетонов мост. С реализацията на проекта ще се постигне повишаване на скоростта до 160 км/ч.

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

Чрез извършването на дейности по рехабилитация на съществуващото трасе не биха могли да се достигнат техническите параметри на пътя, които да позволят скорост на движение на влаковете до 160 км/ч. Това налага разработването на варианти за ново трасе в този участък. При разработването на два варианта на новото трасе е заложено кривите да бъдат с минимален радиус от 1400 м и да бъде изграден нов стоманен мост над река Тунджа с нова съвременна конструкция, която да позволява скорост на преминаване до 160 км/ч.

Съгласно решенията на Експертния технически съвет на ДП НКЖИ, описани в протокол от 13.11.2012 г., техническият проект ще се разработи на база одобрения (червен) вариант на трасето за:

- двойна жп линия по отношение на:
 - ☐ геометрично решение
 - ☐ мостови съоръжения, водостоци, канавки и дренажи
 - ☐ земеотчуждителни и екологични процедури
- единична жп линия по отношение на:
 - ☐ земно платно
 - ☐ контактна мрежа
 - ☐ сигнализация и телекомуникации

Проектните параметри на новото трасе отговарят на изискванията на “Инструкция за устройство и поддържане на горното строене на железния път и железопътните стрелки” и Наредба № 55, а именно:

- Категория на жп линията – магистрала;
- Тип на жп линията – единична / двойна, електрифицирана;
- Проектна скорост – 160 км/ч;
- Тип на железният път - безнаставов;
- Междурелсие (при 14 mm под върха на релсата) -1435 mm;
- Минимален радиус на криви -1 400 m;
- Уравнение на преходните криви - клотоида;
- Максимално надвишение - 150 mm;
- Непогасено странично ускорение - 0.65 m/s²
- Скорост на повдигане на колелото по прехода на надвишението:
 - 28 mm/s-за нормални преходни криви;
 - 35mm/s-за скъсени преходни криви;
- Минимална дължина на преходни криви - 192 m;
- Максимален надлъжен наклон - 7.5 ‰;
- Максимален надлъжен наклон в гари - 7.0 ‰;
- Максимално осово натоварване - 22.5 тона/ос;
- Минимален радиус на вертикални криви - 15 000 m;
- Минимална дължина на нивелетно рамо - 500 m .

Новото трасе е разделено на два специфични участъка:

■ **Участък I (Открит път)** – От км 190+200 до начало на стрелка №2 (НС2 – км 191+693.11) от гара Завой.

Жп линията е нова и в открит път. В този участък е разположен новопроектираният мост на р. Тунджа. Надлъжният профил в тази част зависи от съществуващия насип на железния път, изградения пътен надлез на магистрала „Тракия“ и коловозното развитие на гара Завой. Многото фактори в нивелетното решение не дават голяма гъвкавост при височинното разполагане на бъдещия мост.

■ **Участък II (Гара Завой)**– От началото на стрелка №2 (НС2 – км 191+693.11) до км 192+706

В участъка е разположена гара Завой. Новопроектираното трасе, в основната си част съвпада със съществуващото и жп линията е предвидена за основен ремонт. Коловозното развитие на гара Завой се състои от два главни коловоза, свързани с есови връзки (Коловози №1 и №2) и по един предпазен, глух коловоз за всяка гърловина (Коловози №3 и №4). Коловоз №1 и Коловоз №2 се явяват продължение, съответно на Път 1 и Път 2 в гарата. Предпазните коловози ще съществуват само първоначално, когато линията в открития път е единична. Те имат за цел да предотвратят възможността за излизане на возило на текущият път (Коловоз 1), когато е дадено разрешение за движение на влак по него. При бъдещото удвояване на линията в открития път, Коловоз 2 ще бъде продължение на Път 2 в гарата и няма да има нужда от предпазни коловози.

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

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

Инвестиционното предложение има за цел да:

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

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

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

2. Доказване на необходимостта от инвестиционното предложение.

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

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

Необходимо е железопътният транспорт да постига все по-високи показатели за ефективност, съчетани с безопасност и сигурност. Постигането на тази цел изисква

железопътната инфраструктура да бъде в състояние да изпълнява постоянно нарастващите изисквания към транспортната услуга – времетраене на превоза, надеждност и качества на транспортните услуги в отговор на специфичните потребности на клиентите.

Реализацията на настоящото инвестиционно предложение се обуславя от реализацията на големия проект „Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъци от жп линията Пловдив – Бургас“. Изграждането на ново трасе в участъка от км 190+590 (междугарие Ямбол – Завой) до км 192+706 (междугарие Завой – Зимница), се обуславя от извършените теренни проучвания на състоянието на жп линията и съществуващият мост над река Тунджа. При тях е установено, че параметрите на съществуващата жп линия в този участък не могат да покрият техническите изисквания за скорост на движение на влаковете от 160 км/ч.

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

За ИП е проведена процедура по преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС, съгласно глава шеста от ЗООС, съвместена с процедура по преценяване на вероятната степен на въздействие, съгласно Закона за биологичното разнообразие. Процедурата е приключила с постановяване на Решение № СЗ – 63 –ПР/2013 на Директора на РИОСВ – Стара Загора с характер „да не се извършва ОВОС“ (Приложение № 1).

Вариантите за избор на ново трасе на жп линията Пловдив – Бургас в участъка от км 190+590 (междугарие Ямбол – Завой) до км 192+706 (междугарие Завой – Зимница) са разгледани от Експертен технически съвет (ЕТС) на ДП „НКЖИ“. Становището на ЕТС при ДП „НКЖИ“ е, че като технически характеристики и възможности за по-ефективно поддържане по време на експлоатация е препоръчително да бъде изпълнен червеният вариант (Приложение № 2). ЕТС при ДП НКЖИ приема мостът на река Тунджа да се проектира за двупътна линия, както и земеотчуждителните процедури да се проведат за двупътна линия. При изпълнение на приетото техническо решение за двупътен железопътен мост на река Тунджа отпада необходимостта от изграждането на два моста над реката и съответно две пресичания при бъдещо удвояване на железопътната линия в участъка.

Решенията на ЕТС налагат промени в предварително заявените терени и площи за реализация на ИП.

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

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

4. Подробна информация за разгледани алтернативи.

При разработването на идейния проект са разгледани два варианта на трасе за новата жп линия в участъка. Разположението на разгледаните алтернативи е предопределено от началната

и крайната точка на трасето и връзката му с другите участъци на жп линията Пловдив – Бургас. От особено значение е и местоположението на пресичането на река Тунджа, като е търсено най-благоприятното място за изграждане на техническото съоръжение.

Двата основни варианта на трасето са означени с различен цвят:

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

При червеният вариант на трасето от нов км 190+200 (стар км 190+590) до входната стрелка на гара Завой, която е на нов км 191+674, се предвижда изграждане на нов железен път. В този участък е разположен и новопроектираният мост на река Тунджа. Надлъжният профил на пътя в тази част се определя от изградения пътен надлез на автомагистрала „Тракия“ и гара Завой. От км 191+674 до км 192+531 е разположена гара Завой. Тук новото трасе съвпада с трасето на съществуващата жп линия.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Всички временни площадки и лагери за работниците, ако са необходими за дейностите по време на строителството, ще бъдат разположени в границите на сервитута в съществуващата полоса и на територията на съществуващи железопътни гари в участъка, където за тази цел има достатъчно площи и изградени мощности, собственост на ДП „НКЖИ“. Местата за временно или постоянно депониране на излишните земни и скални маси ще се съгласуват с общината.

Съществуващата и бъдещата жп линия, съгласно техническия проект за „Изграждането на ново трасе в участъка от км 190+590 (междугарие Ямбол – Завой) до км 192+706 (междугарие Завой – Зимница)“ от км 190+590 до км 192+706 попадат извън урбанизирана територия, като изработването на проект за ПУП - ПП обхваща следните имоти, попадащи в землището на с. Завой. Общ. Тунджа, обл. Ямбол: 0.101, 0.103, 0.105, 0.106, 0.109, 0.110, 0.211, 0.212, 0.214, 0.219, 0.22, 0.220, 0.222, 0.224, 0.229, 0.233, 0.253, 0.271, 0.284, 0.5, 0.75, 0.79, 0.87, 0.88, 0.97, 12.14, 12.15, 12.16, 12.17, 12.32, 12.33, 18.101, 18.60 и 18.70. От землището на гр. Ямбол обхваща следните имоти: 15.24, 15.300 и 15.122, като последният имот е собственост на ДП НКЖИ.

При изработването на парцеларния план са използвани следните изходни данни:

- Актуални кадастрални данни от Картата на възстановената собственост (КВС);
- Скици и партиди на засегнатите имоти в землищата на гр. Ямбол и с. Завой;
- Данни от технически проект „Изграждането на ново трасе в участъка от км 190+590 (междугарие Ямбол – Завой) до км 192+706 (междугарие Завой – Зимница)“;
- Информация за границите на защитените зони, включени в „Натура 2000“;
- Данни от проект за „АМ „Тракия“ Оризово – Бургас, лот №4 участък Ямбол-Карнобат (км 276+200 до км 325+280), подобект ЖП надлез при км 286+378.70“.

Обща рекапитулация на площите

Землище, ЕКАТТЕ	Брой имоти	Площ за отчуждаване /дка./	Площ на имотите държавна собственост, които се отнемат без обезщетение /дка./	Площ на имотите общинска собственост, които се отнемат без обезщетение /дка./
гр.Ямбол, ЕКАТТЕ 87374, Община Ямбол	2	-	23.538	
с. Завой, ЕКАТТЕ 30096, Община Тунджа	34	6.077	13.875	14.274

Общата използвана площ за реализацията на проекта е 57.764 дка.

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

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

1. Подготвителни работи:
 - Изгребване на хумусния пласт и депонирането му на предварително определени за целта места до последващото му използване при охумусяване на откосите и при рекултивация на терени;
 - Изкопни работи, като земните маси ще се депонират на предварително определени за целта места, и ще бъдат използвани при направата на насипи.
2. Земни работи – необходими за оформяне на земната основа на жп линията. Тук се включват насипни работи, уплътняване на земното платно, поставяне на противозамръзващ пласт и при необходимост поставяне на геомрежи за заздравяване на земното платно.
3. Бетонени работи – те са свързани с направата на съоръженията на долното строене на железния път като направа на водостоци и перони в гара Завой.
4. Железопътни работи – Те са свързани с монтажа на новия железен път, като се включват дейности по полагане на траверсите и релсите чрез специализирани (железопътни) хидравлични машини, след което ще се извърши наместване на пътя по ос и ниво и баластиране с хопер-дозаторни вагони.
5. Работи по мостовата конструкция – изграждане на основите на конструкцията, носещи елементи (колони), направа на монолитна плоча с облекчаващи отвори.
6. Дейности по контактна мрежа – включват монтиране на стълбове на контактната мрежа и окабеляване.

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

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

С реализирането на инвестиционното предложение не се създава нова схема на съществуващата пътна инфраструктура и не се налага изграждането на нова такава. Доставката на необходимите материали за строителството на новото трасе ще се извършва по съществуващата пътна инфраструктура. Временните пътища, които ще се използват по време на строителството, не са допълнителни за съществуващата пътна мрежа. По време на строителството ще се използват съществуващите асфалтови пътища, но основната работа ще бъде извършвана в границите на сервитута на проекта. За осъществяване поддръжката на железния път, електроконтактната и кабелна мрежа се предвижда изграждане на служебен път съгласно изискванията на Приложение 2 от „Инструкция за устройство и поддръжане на земното платно за жп линии“ на ДП НК ЖИ:

- ширина на настилка 3.50 m ;

- ☐ обща ширина с банкетите 5.50 m ;
- ☐ едностранен напречен наклон 2 % ;
- ☐ допустима максимална скорост 40 km/h ;
- ☐ настилка от трошен камък с дебелина 40 cm (фр. 0-63мм).

В по-голямата си част служебният път е развит в изкоп, като наклонът на ската е предвиден 1:1.5. Пътят ще се отводнява чрез едностранен напречен наклон към канавка тип ЕКТ 50/200. Пътната настилка на служебния път се предвижда да бъде с дебелина 40см от трошен камък фр. 0-63мм. Банкетите ще бъдат стабилизирани и ще се изпълняват от несортиран трошенокаменен материал. За земното платно на служебния път е предвиден коефициент на уплътняване 0.95 и деформационен модул на повърхността 30 МПа.

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

Етапите на изпълнение на инвестиционното предложение са, както следва:

1.Проектиране:

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

2.Строителство:

- Изпълнение на дейностите по строителството на новото трасе в обхвата на инвестиционното предложение. Строителството се предвижда да се извърши на два етапа. Етап 1 включва изпълнение на строителни работи, както следва: земно платно и горно строене, контактна мрежа и система за сигнализация и телекомуникации за единична жп линия (път № 1), отводнителни съоръжения и мостови конструкции за двойна жп линия (път № 1). Етап 2 включва изграждането на път № 2 – земно платно горно строене, контактна мрежа и система за сигнализация и телекомуникации

3.Провеждане на процедура по издаване на разрешение за ползване на обекта.

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

9. Предлагани методи за строителство.

Строителните дейности по изграждането на нови жп линии са високо технологизирани процеси. Първоначално се извършва трасиране на нови участъци, на база разработените в проекта трасировъчни планове. По време на трасирането се изпълняват дейности по прочистване на трасето, в т.ч. планирано разрешено по съответния ред изсичане на дървета. Извършват се и подготвителни работи, свързани с подготовка на строителни и складови площадки, обходни пътища, временни депа за изкопни земни и скални маси, временни депа за насипни материали и др. Важен елемент от тези подготвителни работи е изземването на хумуса, транспортирането му и съответното съхраняване. Земно – изкопни 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 земното платно. Насипните работи по изграждане на земното платно са предимно механизирани с постигане на необходими показатели за плътност и качество на влагания материал. Изпълняват се проектните детайли на земното платно и баластовите призми.

Върху готовото земно платно се полагат механизирано баластови призми за ж.п. линията. Върху баластовите призми се полагат механизирано 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 електрификацията – фундаменти, монтаж на стълбове, обтегачи, изтегляне на контактната мрежа и пр. Проектът предвижда ремонтни работи на гаровите коловози и изграждане на нови перони.

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 на нова жп линия в участъка Ямбол – Завой - Зимница ще се извърши по одобрени проекти съгласно изискванията на Закона за устройство на територията (ДВ бр. 1/2001 г., посл. изм. и доп. ДВ бр. 79/2015 г.), 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, пешеходен пасарел в района на гара Завой; насипни работи за оформяне на земното легло на ж.п. линията; рекултивация на строителната полоса;
- *комплексни строителни работи* (кофражи, армиране, изливане на бетон) - при изграждане на двата моста и площадките на съоръженията;
- *монтажни работи* - основно заваръчни работи по жп линията по БДС EN 12732, БДС EN 287-1+A1, БДС EN 288-1+A1 и технологични инструкции; монтаж на въздушни електропроводи 110 kV и 20 kV и контактна разпределителна мрежа 25 kV;
- *транспортна дейност* – превоз на земни маси, строителни материали и оборудване от/до складови бази по републиканската пътна мрежа.

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

По време на строителството на обекта на инвестиционното предложение основният природен ресурс, който ще се използва е земята, върху която ще бъде разположено новото трасе. При извършването на подготвителните работи, повърхностният хумусен пласт с дебелина 0.50 м ще се из земе, извози и депонира на определено от общинските служби място и ще бъде съхраняван и използван съгласно изискванията на Наредба № 26 за рекултивация на нарушени терени, подобряване на слабопродуктивни земи, отнемане и оползотворяване на

хумусния пласт. Част от него се предвижда да бъде използвана при рекултивацията на старото трасе.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

При реализацията на инвестиционното предложение по време на строително-монтажните работи се очаква генерирането на смесени строителни отпадъци, дървесен материал, изкопани земни маси и хумус отпадъци от електрически кабели, отпадъци от електрическо и електронно оборудване, пластмасови, метални и битови отпадъци.

При установяване на налични демонтирани материали, годни за повторна употреба, то те ще бъдат предадени на Възложителя за повторна употреба. Същите се предвижда да се съхраняват в бази, определени от Възложителя.

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

По време на строителството на ИП

11.1. Твърди битови отпадъци.

Твърди битови отпадъци ще се образуват на:

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

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

Таблица 1: *Твърди битови отпадъци*

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

11.2. Строителни отпадъци

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

Таблица 2: *Отпадъци от строителство и събаряне*

№	Вид на отпадъка		Произход
	Код	Наименование	
1	2	3	4
1	17 09 04	Смесени отпадъци от строителство и събаряне, различни от упоменатите в 170901, 170902 и 170903	Разчистване на строителната полоса, при необходимост.
2	17 09 04	Смесени отпадъци от строителство и събаряне, различни от упоменатите в 170901, 170902 и 170903	Реконструкция на ж.п. гара, ново строителство на водостоци, проходи за животни и др. съоръжения
3	17 01 01	Бетон (траверси от железен път - отделят се при демонтаж на старата ж.п. линия, реконструкция на ж.п гара и съоръжения)	Демонтаж на съществуващ железен път

11.3. Отпадъци, притежаващи опасни свойства

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 третирани съгласно законодателството по управление на отпадъците (ЗУО и подзаконовите нормативни документи) и предавани за транспортиране на фирма, притежаваща регистрационен документ съгласно ЗУО.

11.4. Излезли от употреба автомобилни гуми

Излезли от употреба автомобилни гуми ще се генерират също само в рамките на специализираните ремонтни бази за обслужване и ремонт на строителната механизация на Изпълнителя на ИП. Не се предвиждат такива бази да бъдат изградени на територията на инвестиционното предложение.

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

Битови отпадъци.

Начините и съоръженията за събиране на битовите отпадъци, посочени в Таблица 1, зависят от системата, възприета в региона или от оператора, с който Изпълнителят на ИП ще сключи договор за събиране и транспортиране до депо за битови отпадъци. Приложими са две системи - за смесено или за разделно събиране. И в двата случая операторът предоставя съдове за събиране на битови отпадъци, съвместими с неговата транспортна техника. Операторът по договора носи отговорност за схемата, честотата на събиране и транспортиране на битовите отпадъци до местата за депониране по първата схема или до местата за оползотворяване по втората схема.

Строителни отпадъци.

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

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

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

Предаването и приемането на строителните и производствените отпадъци, както и всички дейности по транспортиране, подготовка преди оползотворяване и/или обезвреждане и материално оползотворяване ще се извършват само въз основа на писмен договор с лица, притежаващи разрешение, комплексно разрешително или регистрационен документ по чл. 35 от ЗУО за съответната дейност и отпадъци със съответния код съгласно Наредба № 2 от 23.07.2014 г. за класификация на отпадъците. Това е съгласно изричното изискване на чл. 8, ал. (1) от ЗУО.

В случай на генериране (при аварийни ситуации) на отпадъци, притежаващи опасни свойства, ще се събират разделно на мястото на образуването (на местата за домукване или на площадка на обекта) в затворени метални варели/контейнери и своевременно ще се предават въз основа на писмен договор за транспортиране, оползотворяване и/или обезвреждане на лица, притежаващи разрешение по чл. 67 от ЗУО за извършване на дейности по оползотворяване

(подготовка за повторна употреба, рециклиране, друго оползотворяване) или обезвреждане или притежават комплексно разрешително, за конкретния вид отпадък.

По време на експлоатацията на ИП

По време на експлоатацията на жп линия Пловдив – Бургас в участъка Ямбол – Завой - Зимница се очаква да се генерират и отпадъци основно от ремонтни дейности по линията и по сграден фонд на гара Завой. Код на отпадъците, съгласно класификацията на отпадъците, Наредба № 2 от 23.07.2014 г., МОСВ и МЗ.

- 17 01 07 – смеси от бетон, тухли, керемиди, плочки, фаянсови и керамични изделия, различни от упоменатите в 17 01 06. Смесени строителни отпадъци
- 17 04 05 – желязо и стомана
- 17 02 02 – стъкло
- 17 05 06 – почва и камъни, различни от упоменатите в 17 05 03
- 16 01 03 – излезли от употреба гуми
- 16 02 14 – излязло от употреба оборудване, различно от упоменатото в кодове от 16 02 09 до 16 02 13
- 16 01 22 – компоненти, неупоменати другаде;
- 17 05 03 * – почва и камъни, съдържащи опасни вещества;
- 16 01 07* – маслени филтри;
- 16 01 13* – спирачни течности;
- 16 01 14* – антифризни течности, съдържащи опасни вещества;
- 16 06 01* – оловни акумулаторни батерии
- 20 01 21* – флуоресцентни тръби и други отпадъци, съдържащи живак

Количествата на генерираните различни по вид отпадъци е непрогнозируемо.

Битови отпадъци

- изхвърлени на и покрай железопътната линия битови отпадъци;
- изхвърлени опаковки от хранителни продукти, напитки и цигари – пластмасови, стъклени, метални и книжни.

Код съгласно класификацията на отпадъците, Наредба № 2 от 23.07.2014 г., МОСВ и МЗ.

- 15 01 01 - хартиени и картонени опаковки
- 15 01 02 - пластмасови опаковки;
- 15 01 04 - метални опаковки;
- 15 01 05 - композитни/многослойни опаковки;
- 15 01 07 - стъклени опаковки;
- 20 03 01- смесени битови отпадъци

Количествата на генерираните различни по вид отпадъци е непрогнозируемо.

Битовите отпадъци, генерирани при експлоатация на железопътната линия в пространството покрай железопътната линия, ще се събират от службите по поддръжката и ще се предават за последващо третиране на физически или юридически лица, които прилагат йерархията при управление на отпадъците и притежават Разрешение по чл. 67 и/или Регистрация за дейности с отпадъци по чл. 78, в случаите разрешени от ЗУО, за извършване на

дейности по оползотворяване (подготовка за повторна употреба, рециклиране, друго оползотворяване) или обезвреждане или притежават комплексно разрешително, въз основа на писмен договор, за конкретния вид отпадък.

С оглед ограничаване замърсяването на пространството край железопътната линия, службите по поддръжката отстраняват натрупаните покрай линията отпадъци.

Залпови замърсявания ще възникват само при аварийни ситуации и/или транспортни произшествия, дерайлиране на влакови композиции, превозващи опасни вещества и опасни отпадъци или при криминално изхвърляне на опасни отпадъци. При аварийни ситуации, незабавно се уведомяват компетентните служби (Полиция, НС ПБЗН, МОСВ, МЗ), съгласно изискванията на чл. 42, ал. 1 от ЗУО и ПМС № 53/19.03.1999 год. за третиране и транспортиране на производствени и опасни отпадъци и Наредбата за прилагането му с приложенията към нея, където са описани първите мерки за ограничаване на вредното въздействие.

Аварийните ситуации с жп цистерни, превозващи опасни вещества са с малка вероятност от възникване и непредвидими като време, място и интензивност на замърсяването. В този случай се действа съгласно Наредба 46 за железопътен превоз на опасни товари, която е изготвена и актуализирана спрямо Правилника за международен железопътен транспорт на опасни товари (RID) към Конвенцията за международни железопътни превози (COTIF).

Контролен орган по спазването на изискванията за превоз на опасни товари е Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“.

Действията при аварийни ситуации се извършват съгласно инструкции и документация, придружаващи опасните товари при техния транспорт, а ограничаването и ликвидирането на последствията от тях се извършва съвместно от служители от ДП „НКЖИ“ и превозвача, чиято собственост е влака или вагона, Полиция и Пожарна безопасност.

Инцидентите се разследват от Специализираното звено за разследване на произшествия и инциденти в железопътния транспорт (СЗРПИЖТ), създадено през 2006 г. на основание изискванията на: Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29.04.2004 г., относно безопасността на железопътния транспорт в Общността. Звеното е организирано към МТИТС.

Различни по вид отпадъци, генерирани при аварийни ситуации или дерайлирали вагони, се разпиляват/разливат по железопътната линия и край жп линията. Разлетите течни отпадъци ще се събират посредством адсорбенти. Така образуваните агломерати от отпадъци и адсорбенти ще се събират в метални контейнери/варели и ще се транспортират и предават на юридически лица, притежаващи Разрешение по чл. 67 от ЗУО или комплексно разрешително за извършване на дейности по оползотворяване (подготовка за повторна употреба, рециклиране, друго оползотворяване) или обезвреждане, въз основа на писмен договор, за конкретния вид отпадък.

В процеса на експлоатация на жп линията управлението на дейностите по отпадъците се решава от ДП „НКЖИ“.

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

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

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

12.1. Атмосферен въздух:

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

По време на строителство

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

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

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

По време на експлоатация

По време на експлоатация атмосферният въздух ще се замърсява основно от реемитирани емисии на прах. Поддържането на териториите на железопътната линия ще намали до минимум ефекта на замърсяване на приземния въздух около нея.

12.2. Води

Повърхностни води

По време на строителство

- Спазване на условията, заложи в Разрешителните за ползване на водни обекти;
- Спазване на съгласуваните и одобрени работни проекти;
- Използване на изправна строителна и транспортна техника;
- Доставка на химически тоалетни за хигиенните нужди на персонала.

По време на експлоатация

- Спазване на нормативните изисквания за експлоатация в железопътния транспорт.

Подземни води

По време на строителство

- Спазване на съгласуваните и одобрени проекти.

По време на експлоатация

- Спазване на нормативните изисквания за експлоатация в железопътния транспорт.

Земни недра

По време на строителство

- Спазване на съгласуваните и одобрени проекти.

По време на експлоатация

- Спазване на нормативните изисквания за експлоатация в железопътния транспорт.

Почви

- Изземване на хумусния слой и депонирането му на временни депа, като в последствие се използва за рекултивация на нарушени терени съгласно Наредба № 26;
- Изготвяне на проекти за рекултивация на освободените от старото трасе терени.

Растителен и животински свят

- Да не се допуска сеч на дървета извън полосата, предвидена за строителство;
- Да не се допуска престой на ремонтна и строителна механизация извън определените за целта места.
- Спазване на условията, постановени в Решение № 27-ПР/2009 год. на МОСВ.
- Рекултивационните мероприятия да се извършват само с местни видове.
- В защитените зони да не се допускат никакви дейности извън строителните граници.

Отпадъци

Преди началото на строителните дейности

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

По време на строителството

- Третирането на строителните отпадъци да се извършва съгласно одобрен План за управление на строителните отпадъци по реда на чл. 11, ал. 4 от ЗУО;
- Образуваните отпадъци да се събират разделно и предварително съхраняват на площадки до предаването им за третиране, съгласно изискванията на Глава Втора, Раздел Първи на Наредбата за изискванията за третиране и транспортиране на производствени и опасни отпадъци на определените за това места, приета с ПМС №

53/19.03.1999 г. Събирането на отпадъците да се осъществява по схема в съответствие с изискванията на нормативната уредба по управление на отпадъците;

- Използване на технически изправни транспортни средства за транспортиране на опасни и производствени отпадъци;
- Местата за оползотворяване или депониране на излишни земни и скални маси да се съгласуват със съответната общинска администрация, съобразно регионалната или общинска система за управление на отпадъците;
- Строителните отпадъци да се третират и транспортират от лица, отговарящи на изискванията на чл. 35 от ЗУО по силата на сключен договор;
- Отпадъчните при аварийна подмяна петролни масла да се събират по начин, който позволява тяхното регенериране – в затворени съдове, които са химически устойчиви, не допускат разливане или изтичане, маркирани са и се съхраняват на закрито;
- Използване на технически изправни строителни машини с цел ограничаване на аварийна/непредвидена подмяна на консумативи (генерирани опасни отпадъци);
- След приключване на строителните работи на даден строителен участък, местата за временно складиране на инертни материали и строителни отпадъци, своевременно да се почистват, като отпадъците се извозват на отредени за третиране на строителни отпадъци места в съответствие със ЗУО;

По време на експлоатация

- Отпадъците, генерирани по време на експлоатацията на жп линията, да се транспортират за оползотворяване и/или обезвреждане на Регионална система за управление на отпадъците към съответните общини.
- В района на гара Завой да се осигури система за разделно събиране на отпадъците.

Шум

Завишени шумови нива може да се очакват само на строителната площадка, в резултат на работата на строителната механизация и извършването на различните строително-монтажни работи. По време на експлоатация на инвестиционното предложение не се очаква превишаване на шумовите нива в близост до населеното място с. Завой. В близост до трасето на новата жп линия няма обекти, подлежащи на защита. Най-близко разположените жилищни сгради отстоят на повече от 400 m от приемното здание на гара Завой.



Разстояние от гара завой до най-близка жилищна сграда от с. Завой

За предотвратяване на неблагоприятни условия се предвиждат следните мерки:

- а) ограничаване на работните часове във времевите зони, определени от местните власти;
- б) лични предпазни средства на работниците за защита от шум;
- в) поддържане на техническата изправност на строителната механизация, с цел ограничаване на вредните шумови емисии;

13. Други дейности, свързани с инвестиционните предложения.

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

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

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

- Проектиране и одобряване на ПУП – Парцеларен план;
- Съгласуване по закона за културното наследство; - Приложение 3
- Положително становище на РСПБЗН;
- Разрешителни за ползване на площадки и депа за хумус, земни маси, инертни материали и отпадъци;
- Разрешително за ползване на воден обект по реда на Закона за водите с компетентен орган Басейнова дирекция за управление на водите Източно Беломорски район - Пловдив;
- Съгласуване за пресичания с други подземни и/или надземни инфраструктури;
- Придобиване на имотите, необходими за реализация на проекта и промяна на предназначението им;
- Разрешително за строеж по реда на ЗУТ.

15. Замърсяване и дискомфорт на околната среда.

Реализацията на инвестиционното предложение не е свързана с допълнителна опасност от замърсяване и предизвикване на дискомфорт на околната среда по време на експлоатацията, спрямо съществуващото състояние към момента. По време на строителството е възможно допълнително създаване на дискомфорт от работата на строителната техника на място и при доставка на необходимите материали, което ще бъде временно. Очакват се предимно неорганизираните емисии на прах на строителните площадки и отпадъчни газове от строителната техника, както и емисии на шум по време на строителните работи от специализираната механизация.

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. Рискът от инциденти по време на строителството е свързан най-вече с неспазване на безопасните условия на труд по време на СМР, описани в ПБЗ.

По време на експлоатация, рискът от инциденти произтича от неспазване правилата за движение на влаковите композиции, несъобразяване с ограниченията на скоростта на движение, както и непредвидими аварийни ситуации.

III. Местоположение на инвестиционните предложения.

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

Във физикогеографско отношение, районът на жп линията, обект на инвестиционното предложение, е разположен в Югоизточна България. Проектното трасе не засяга защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии. По смисъла на Закона за биологичното разнообразие, инвестиционното предложение засяга защитена зона BG 0000192 „Река Тунджа 1“, определена за опазване на природните местообитания, която припокрива защитена зона по Директивата за птиците.

Най – близко разположеното населено място е село Завой, чийто жилищни зони отстоят на 400 м по права линия от новото железопътно трасе.

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

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

За териториите, в които ще се осъществи инвестиционното намерение, е изготвен ПУП - ПП и ще бъдат проведени процедури за отчуждаване. Прилагаме ситуация на проектното трасе (Приложение 4 – Ситуация на проектното трасе и Приложение 5 – ПУП-ПП за проектното трасе).

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

При разработването на техническия проект за ново трасе е направено и проучване за вида на засегнатите територии. Установено е, че при реализацията на инвестиционното предложение ще бъдат засегнати предимно земеделски земи с частна и държавна собственост. При разработване на ПУП – ПП са определени и размерите и вида на засегнатите територии. Общата площ на земите, които ще бъдат засегнати от реализацията на проекта, е 51,853 дка. От тях 34,362 дка са територии, попадащи в границите на защитена зона BG 0000192 „Река Тунджа 1“.

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

3. Зониране или земеползване съобразно одобрени планове.

За площите, необходими за реализация на инвестиционното предложение, са изготвени ПУП – ПП за землищата на гр. Ямбол, община Ямбол и село Завой, община Тунджа и двете землища попадат в границите на област Ямбол.

В община Ямбол засегнатите имоти са два броя с идентификатори, както следва:

1. 87374.15.24 – горска територия. Имотът е публична държавна собственост на МЗГ – НУГ. Обща площ на имота 706,012 дка, от които ще бъдат отнети 3,190 дка.;
2. 8737.15.300 – горска територия. Имотът е публична държавна собственост на МЗГ – НУГ. Обща площ на имота 1841,355 дка, от които ще бъдат отнети 20,272 дка.

В община Тунджа, засегнатите имоти са общо 34 броя, предимно земеделски територии. Общата площ на засегнатите имоти е 647,239 дка, а общата площ, която ще бъде отнета за изграждането на жп линията е 36,488 дка. В Приложение 6 – Извадка от регистъра на засегнатите от трасето имоти, са дадени подробно всички имоти.

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

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

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

Трасето преминава през защитена зона „Река Тунджа-1“ с код BG 0000192 по Директивата за местообитанията. Инвестиционното предложение не засяга територията на защитена зона „Адата –Тунджа“ с код BG 0002094 по Директивата за птиците. (Приложение 7 – Ситуация на трасето спрямо защитените зони).

В района на ИП няма данни за наличие на уникални или естествени ландшафти с консервационно значение.

4а. Качеството и регенеративната способност на природните ресурси.

Промени в качеството на природните ресурси ще настъпи по време на самото строителство при усвояването на терените за трасето на жп линията. Строителството на линейни обекти е свързано с трайно засягане на земи от поземления и горския фонд за разполагането на елементите на железопътната инфраструктура.

При изграждането на железопътния проект, в етапа на строителство ще се унищожат земите и почвите в обхвата на следата на трасето. Железопътната линия в участъка, обект на настоящото ИП е с малка дължина и ширина, поради което обхваща в същност малка площ, върху която се въздейства необратимо.

Рекултивацията на имотите, освободени от съществуващата железопътна линия, ще даде възможност за възстановяване на засегнатите растителни местообитания в горските територии.

Поради сравнително ограничения си обхват, реализацията на инвестиционното предложение няма да засегне качеството и регенеративните способности на природните ресурси.

5. Подробна информация за всички разгледани алтернативи за местоположението.

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

1.

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.

1.1. Атмосферен въздух

Вредни вещества в атмосферния въздух по време на строителството на жп линията ще бъдат генерирани в резултат на неорганизираните емисии на прах от строителните площадки и отпадъчни газове, отделяни при работата на използваната механизация за строителство.

Източниците на прах ще са основно от товаро-разтоварни работи при доставка на необходимите за строителството инертни материали, изкопни дейности, товарене и разтоварване и депониране на земни маси.

За недопускане и/или намаляване на запрашаването ще се предприемат мерки като: периодично оросяване на строителната площадка при сухо и ветровито време, ще се използват покривала при транспортиране и съхранение на открито на инертни материали.

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

Линията ще бъде електрифицирана и ще се използват само електрически задвижвани локомотиви, което предполага, че по време на експлоатацията може да се очаква единствено реемисия на прахови частици от земната повърхност в челото на локомотива и след последния вагон на влаковата композиция. Въздействието ще бъде кратковременно и локализирано само в района на жп линията.

1.2. Води

Разглежданото инвестиционно предложение попада в обхвата на дейност на Басейнова дирекция за управление на водите – Източнобеломорски район – Пловдив. ИП не е свързано с използването на водни количества и поради тази причина не е свързано и с формирането на отпадъчни водни потоци. При изграждане на мостовото съоръжение ще има ограничено засягане на повърхностен воден обект - река Тунджа. За опазване на повърхностния воден обект от неблагоприятни въздействия, ще се спазват стриктно условията, които ще бъдат постановени в Разрешението за неговото ползване. По време на строителство може да се очаква ограничени по време и количество замърсявания с неразтворени вещества.

По време на експлоатацията не се очаква негативно въздействие върху водите.

1.3. Земи и почви

Строителството на жп линията е свързано с трайно засягане на земи от поземления и горски фонд за разполагането на елементите на железопътната инфраструктура. Въздействието върху почвата по време на строителството ще бъде пряко, отрицателно и дълготрайно, но на ограничена площ. Свързано е с механичното увреждане на земите и промяната на тяхното предназначение в обхвата на трасето. По време на експлоатацията въздействието може да се оцени като незначително, непряко, без кумулативно действие, с локално въздействие в полосата на железопътното трасе.

1.4. Растителен и животински свят. Защитени територии.

При реализация на ИП ще бъдат засегнати предимно горски територии – широколистна гора. Малка част от необходимите площи са земеделски земи 3 и 4-та категория. Общата площ

на засегнатите горски територии е 33,000 дка. Очакваните въздействия по време на строителство са унищожаване на растителността в строителните граници. Горските площи, които ще бъдат засегнати от реализацията, представляват 1,3 % от общата площ на горските насаждения.

За ограничаване на въздействието върху широколистните гори се предвижда изведеното от експлоатация трасе на жп линията, след извършване на демонтаж и почистване от елементите на долното строене на железопътната инфраструктура, да бъде рекултивирано и залесено с местни дървесни видове, което ще гарантира възстановяване на част от отнетите горски територии. Приблизителната площ на територията на старата железопътна линия, която ще подлежи на рекултивация е около 15,000 дка.

По отношение на животинския свят не се очакват неблагоприятни въздействия. Железопътната линия и в момента преминава през тези територии и евентуалните неблагоприятни въздействия са изчерпани, а видовете са привикнали към съществуването на железопътна инфраструктура. В проекта за реализация на ИП, съгласно постановените в Решение №27-ПР/2009 год. на Министъра на околната среда и водите условия се предвижда изграждането и на един проход за преминаване на дребни животни на нов км. 191+350.

1.5.Отпадъци

Видът на ИП и дейностите, които предвижда предопределят и вида на генерираните отпадъци, които са описани в т. II.11.

Очакваното въздействие на генерираните отпадъци по време на изграждането на жп линията в участъка от км 190+590 (нов км 190+200) в междугарието Ямбол- Завой до км 192+706 (нов км 192+557), попадащ в междугарието Завой – Зимница и по време на нейната експлоатация може да се класифицира като незначително, временно (за периода на строителството), постоянно (за периода на експлоатация) с малък териториален обхват.

1.6.Рискови енергийни източници

Шум

Въздействията от шум се очаква да бъдат кратковременни и само от строителната механизация. За ограничаване на шумовото въздействие от строителната дейност се предвиждат следните мерки: ограничаване на скоростта на движение по избран маршрут, добро техническо състояние на използваната механизация и забрана за работа на машините на празен ход. По време на експлоатация, не се очакват превишавания на еквивалентните шумови нива и поради отдалечеността на най-близкото населено място, не се очаква негативно въздействие върху здравето на хората.

Вибрации

По време на експлоатацията на железопътната линия не се очаква разпространение на вибрации в околната среда.

1.7.Ландшафт

В района на ИП не са установени уникални или естествени ландшафти с консервационно значение.

1.8.Здравно-хигиенни аспекти

Рискови фактори съществуват единствено за здравето на работниците по време на строителството на жп линията, като те са: прах, шум, общи локални вибрации, неблагоприятен микроклимат и физическо натоварване. За избягване и/или ограничаване на негативното въздействие върху здравето на работниците е необходимо да се изработи и спазва План за безопасност и здраве по време на работа.

Изграждането на железопътни линии като цяло се оценява като положително, тъй като се достига до оптимизация на съществуващата железопътна инфраструктура, свързана с безопасността на националната железопътна мрежа, подобряване на експлоатационния процес в съответствие с европейските стандарти и транспортната политика.

1.9. Културно наследство

Съгласно Становище на Министерство на културата, в близост до трасето на ИП са регистрирани археологически обекти. За опазване целостта на археологическите обекти се предвижда провеждане на археологическо проучване, свързано с издирване на археологически обекти и при установено наличие на такива в строителните граници на трасето, следва да бъдат извършени пълни спасителни археологически разкопки.

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

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

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

Трасето преминава през защитена зона „Река Тунджа-1“ с код BG 0000192 по Директивата за местообитанията. При изпълнение на условията на Решение №27-ПР/2009 год., работна комисия с представители на РИОСВ – Хасково, определи местоположението на проходите за дребни животни (протокол от 06.03.2012г - Приложение № 8). За новото трасе е предвидено да бъде изграден един такъв в участъка от км 191+590 до км 191+700 по стария километраж. Избран е км 191+350 по километража на новото трасе, който попада в посочената от комисията зона.

При изпълнението на инвестиционните предложения няма да бъдат засегнати значително природни местообитания и местообитания на видове, предмет на опазване. Не се очаква фрагментация на видовете, имайки предвид малкия участък, който се засяга, както и съществуващата в момента железопътна линия. Не се очакват и високи нива на безпокойство и хидроложки изменения.

Очакваните въздействия са предимно по време на строителството, като се очаква:

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

3. Вид на въздействието.

Атмосферен въздух

Характеристика на въздействието	По време на строителство	По врем на експлоатацията
Преки	да	да
Непреки	не	не
Кумулативни	не	не
Краткотрайни	да	не
Среднотрайни	не	не
Дълготрайни	не	да
Постоянно	не	да
Временно	да	не
Положително	не	не
Отрицателно	да	да

Повърхностни води

Характеристика на въздействието	По време на строителство	По врем на експлоатацията
Преки	да	не
Непреки	не	не
Кумулативни	не	не
Краткотрайни	да	не
Среднотрайни	не	не
Дълготрайни	не	не
Постоянно	не	не
Временно	да	не
Положително	не	не
Отрицателно	да	не

Подземни води

Характеристика на въздействието	По време на строителство	По врем на експлоатацията
Преки	не	не
Непреки	не	не
Кумулативни	не	не
Краткотрайни	не	не
Среднотрайни	не	не
Дълготрайни	не	не
Постоянно	не	не
Временно	не	не
Положително	не	не
Отрицателно	не	не

Земни недра

Характеристика на въздействието	По време на строителство	По врем на експлоатацията
Преки	не	не
Непреки	не	не
Кумулативни	не	не
Краткотрайни	не	не
Среднотрайни	не	не
Дълготрайни	не	не
Постоянно	не	не
Временно	не	не
Положително	не	не
Отрицателно	не	не

Почви

Характеристика на въздействието	По време на строителство	По врем на експлоатацията
Преки	да	не
Непреки	не	да
Кумулативни	не	не
Краткотрайни	да	не
Среднотрайни	не	не
Дълготрайни	не	да
Постоянно	не	да
Временно	да	не
Положително	не	не
Отрицателно	да	да

Растителен и животински свят

Характеристика на въздействието	По време на строителство	По врем на експлоатацията
Преки	да	да
Непреки	да	да
Кумулативни	не	не
Краткотрайни	да	не
Среднотрайни	не	не
Дълготрайни	не	не
Постоянно	не	да
Временно	да	не
Положително	не	не
Отрицателно	да	да

Отпадъци

Характеристика на въздействието	По време на строителство	По врем на експлоатацията
Преки	да	да
Непреки	не	не
Кумулативни	не	не
Краткотрайни	да	не
Среднотрайни	не	не
Дълготрайни	не	да
Постоянно	не	да
Временно	да	не
Положително	не	не
Отрицателно	да	да

Шум

Характеристика на въздействието	По време на строителство	По врем на експлоатацията
Преки	да	да
Непреки	не	не
Кумулативни	не	не
Краткотрайни	да	не
Среднотрайни	не	не
Дълготрайни	не	не
Постоянно	не	не
Временно	да	да
Положително	не	не
Отрицателно	да	да

Здравно – хигиенни аспекти

Характеристика на въздействието	По време на строителство	По врем на експлоатацията
Преки	да	не
Непреки	не	не
Кумулативни	не	не
Краткотрайни	да	не
Среднотрайни	не	не
Дълготрайни	не	не
Постоянно	не	не
Временно	да	не
Положително	не	да
Отрицателно	не	не

Културно наследство

Характеристика на въздействието	По време на строителство	По врем на експлоатацията
Преки	да	не
Непреки	не	не
Кумулативни	не	не
Краткотрайни	да	не
Среднотрайни	не	не
Дълготрайни	не	не
Постоянно	не	не
Временно	да	не
Положително	не	не
Отрицателно	да	не

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

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

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

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

5. Вероятност на поява на въздействие.

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

6. Продължителност, честота и обратимост на въздействието.

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

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

За периода на експлоатация, въздействието ще бъде постоянно в границите на собствеността на ДП НКЖИ.

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.

Мерките за намаляване на отрицателните последици са в пряка връзка с очакваните въздействия – вид, обхват, продължителност и обратимост. Предлагащите мерки са както следва:

По време на строителство	По време на експлоатация
Атмосферен въздух	
Определяне на места за временно съхранение на инертни материали и площадки за депониране на отпадъци след съгласуване с общинските администрации.	Поддържане на териториите, заети от железопътната инфраструктура.
Оросяване при сухо и ветровите време на местата за временно съхранение на инертни материали и строителни отпадъци.	
Почистване на местата за временно	

По време на строителство	По време на експлоатация
съхранение на инертни материали и строителни отпадъци след приключване на строителството.	
Използване на изправна строителна механизация.	
Да не се допуска извънгабаритно товарене на пътната механизация с насипни материали.	
Води	
Спазване на условията, заложи в Разрешителните за ползване на водни обекти.	Спазване на нормативните изисквания за експлоатация на железопътната инфраструктура.
Спазване на съгласуваните и одобрени работни проекти.	
Използване на изправна строителна и транспортна техника	
Доставяне на химически тоалетни за хигиенните нужди на персонала.	
Почви	
Изземване на хумусния слой и депонирането му на временни депа, като в последствие се използва за рекултивация на нарушените терени и на освободените от старата жп линия терени, съгласно Наредба № 26/22.03.2002.	
Растителен и животински свят	
Да не се допуска сеч на дървета извън границите на строителната полоса, предвидена за строителство.	Поддържане на проходимостта на изградения проход за преминаване на дребни животни.
Да не се допуска престой на ремонтна и строителна механизация извън определените за целта места.	
Да се изгради проход за дребни животни, съгласно изискванията на Решение № 27-ПР/2009 год.	
Рекултивационните мероприятия да се извършват само с местни растителни видове.	
В защитената зона да не се допускат никакви дейности извън строителните граници на обекта.	
Отпадъци	

По време на строителство	По време на експлоатация
Разработване и изпълнение на план за управление на строителните отпадъци, в съответствие с чл. 11, ал. 1 от ЗУО в обхват и съдържание, определени в Наредбата за управление на строителните отпадъци и за влагане на рециклирани строителни материали.	Разделно събиране на образуваните отпадъци
Преди началото на строителството да се определят, съвместно с общинските администрации, местата за депониране на земни маси.	Генерираните отпадъци да се транспортират за оползотворяване и/или обезвреждане на Регионална система за управление на отпадъците към съответната община.
Разделно събиране на образуваните отпадъци и предварителното им съхранение до предаването им за третиране.	
Отпадъците да се предават за третиране единствено на лица, които притежават Разрешение по чл. 67 и/или Регистрация по чл. 78 от ЗУО.	
Използване на технически изправни строителни машини с цел ограничаване на аварийна/непредвидена смяна на консумативи.	
Културно-историческо наследство	
Провеждане на археологически проучвания за издирване на археологически обект, съгласно изискванията на чл. 161, ал. 1 от Закона за културното наследство.	
Здравно-хигиенни аспекти	
Използване на лични предпазни средства.	
Въвеждане на организация на работа, която да гарантира спазване на строго определени маршрути за движение на строителната механизация и ограничаване на работа на празен ход	

8. Трансграничен характер на въздействията.

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

Приложения:

1. Решение № СЗ-63-ПР/2013 г.;
2. Решение на Експертен технически съвет на НКЖИ;
3. Становище на Министерство на културата;

-
4. Ситуация на проектното трасе;
 5. ПУП-ПП за проектното трасе;
 6. Извадка от регистъра на засегнатите имоти;
 7. Ситуация на проектното трасе спрямо защитени зони „Тунджа 1“ с код BG 0000192 и „Адата – Тунджа“ с код BG 0002094
 8. Протокол на комисия от 06.03.2012 г.