

РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ



ДП „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ
ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“



бул. „Мария Луиза“ №110, София 1233
тел.: (+359 2) 932 3863
факс: (+359 2) 931 2003

www.rail-infra.bg
m.dimcheva@rail-infra.bg

ДО

Г-Н ГЕОРГИ СТАМЕНОВ

КМЕТ НА РАЙОН „ЦЕНТРАЛЕН“ – ОБЩИНА ПЛОВДИВ

гр. Пловдив 4000,

ул. „Хр. Г. Данов“ № 39

Г-Н НИКОЛАЙ ЧУНЧУКОВ

КМЕТ НА РАЙОН „ИЗТОЧЕН“ – ОБЩИНА ПЛОВДИВ

гр. Пловдив 4017,

ул. „Лев Толстой“ № 2

Г-Н ДИМИТЪР КОЛЕВ

КМЕТ НА РАЙОН „ЗАПАДЕН“ – ОБЩИНА ПЛОВДИВ

гр. Пловдив 4001,

ул. „Вечерница“ № 1А

Г-Н РАЛЪО РАЛЕВ

КМЕТ НА РАЙОН „СЕВЕРЕН“ – ОБЩИНА ПЛОВДИВ

гр. Пловдив 4003,

бул. „Цар Борис III Обединител“ № 22А

Г-Н БОРИСЛАВ ИНЧЕВ

КМЕТ НА РАЙОН „ЮЖЕН“ – ОБЩИНА ПЛОВДИВ

гр. Пловдив 4004,

бул. „Македония“ № 73А

Г-Н КОСТАДИН ДИМИТРОВ

КМЕТ НА РАЙОН „ТРАКИЯ“ – ОБЩИНА ПЛОВДИВ

гр. Пловдив 4023,

ЖР „Тракия“, бул. „Освобождение“ № 63

Г-Н СТОЯН ДОБРЕВ

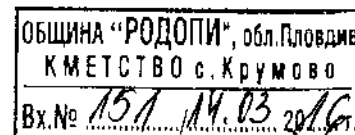
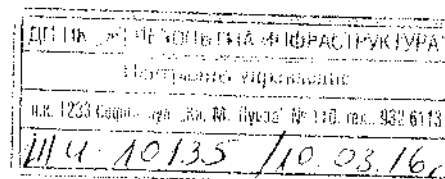
КМЕТ НА КМЕТСТВО С. СКУТАРЕ

с. Скуtare 4134

Г-ЖА ВЕЛИЧКА ВЕЛИЧКОВА

КМЕТ НА КМЕТСТВО С. РОГОШ

с. Рогош 4140



Община Родопи - Пловдив
Номер и дата на документа:
53-89-2/29.3.2016 г.

Код за достъп: 29282806

Състоянието на документа може да
проверите на: www.rodopi-bg.org

Г-Н МИРЧО ПЕТРОВ
КМЕТ НА КМЕТСТВО С. ТРИЛИСТНИК
с. Трилистник 4141

Г-Н ДИМИТЪР ТОСЕВ
КМЕТ НА КМЕТСТВО С. ВОЙВОДИНОВО
с. Войводиново 4135

Г-ЖА ЕЛЕНА ПРОДАНОВА
КМЕТ НА КМЕТСТВО С. БРЕСТНИК
с. Брестник 4107

Г-ЖА РУМЯНА САМОКОВАРЕВА
КМЕТ НА КМЕТСТВО С. КРУМОВО
с. Крумово 4112

У В Е Д О М Л Е Н И Е

ЗА ИНВЕСТИЦИОННО ПРЕДЛОЖЕНИЕ

от ДП „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

гр. София, СО - район „Сердика“, бул. „Мария Луиза“ № 110
БУЛСТАТ 130823243

Пълен пощенски адрес: бул. „Мария Луиза“ № 110, София 1233

Телефон, факс, e-mail: тел: 932 60 02, факс 932 6444

Директор на фирмата-възложител инж. М. Ламбрев Генерален директор на ДП НКЖИ

Лице за контакти: Мирослава Доганджийска, e-mail: m.dimcheva@rail-infra.bg; тел: 02/9323863

УВАЖАЕМИ ГОСПОДА,

Във връзка с изискванията на чл. 4, ал. 1 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда (Наредба за ОВОС, ДВ, бр. 25/2003 г., изм. и доп.) Ви уведомявам за инвестиционното предложение на ДП НКЖИ:

„Развитие на железопътен възел Пловдив“

Съгласно изискванията на чл. 4, ал. 3 от Наредбата за ОВОС представяме следната информация за инвестиционното предложение:

Характеристика на инвестиционното предложение

1. 1. Резюме:

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.

Железопътен възел Пловдив се явява пресечна точка на направленията София – Свиленград (I ж.п. линия), Пловдив – Бургас (VIII ж.п. линия), Филипово – Панагюрище (81 отклонение) и Филипово – Карлово (82 отклонение) (Приложение 1, 2).

Като система от взаимодействащи си елементи, железопътната инфраструктура на Пловдив включва във функционален аспект:

- междугария – текущи пътища, пресичания, спирки, съоръжения и др.;
- гари – коловози, стрелки, перони, подходи, пресичания, здания, рампи, разтоварища, механизация за товарене и разтоварване и др.;
- помощни железопътни стопанства (депа, заводи, бази, площадки и др.);
- индустриални жп клонове и разтоварища.

Линейната жп инфраструктура включва 6 междугария и 5 жп гари: Пловдив пътническа; Пловдив разпределителна Изток; Тракия; Скуtare и Филипово. Във възела са разположени и локомотивно депо, помощни жп стопанства и мрежа от индустриалните клонове.

Междугарие	От ос ПЗ	До ос ПЗ	Дължина на км	Бр. кол.	Проектна скорост км/ч		Скорост кн.разп. км/ч		Категория жп линия
					Път № 1	Път № 2	Път № 1	Път № 2	
Пловдив – Филипово	0+000	5+652	5,652	1	65		50		Първа
Филипово – Скуtare	5+652	15+887	10,235	1	80		80		Първа
Пловдив –ПоР Изток	154+312*	159+100	4,788	2	100	100	80	80	Магистрала
ПоР Изток – Тракия	3+555	7+674	4,119	2	100	100	100	100	Магистрала
Тракия – Скуtare	7+674	15+887	8,213	2	130	130	90	130	Магистрала
ПоР Изток – Крумово	159+100	163+109* *	4,646	2	100	100	100	100	Магистрала

* Посоченият километраж е на начало входна стрелка в Пловдив – страна Тодор Каблешков по I-ва жп линия.

** Посоченият километраж е на начало входна стрелка в Крумово – страна Пловдив по I-ва жп линия.

Общата дължина на железния път във възела е приблизително 37,7 км, от които приблизително 21 км са двупътна жп линия. Максимално допустимо осово натоварване 22,5 т/ос. Максималният наклон достига 10‰ и минималният радиус на кривите достига до 288 м. Възелът изцяло е електрифициран (25кV/50Hz) и се захранва от тягови подстанции Пловдив, Прослав и Крумово.

В преобладаващата си част управлението на движението се осъществява посредством автоматична блокировка.

Железопътен възел Пловдив представлява комплекс от териториално разположени и функционално свързани помежду си обекти на железопътния транспорт в границите на Пловдивската агломерация между:

- входен сигнал на гара Пловдив страна Тодор Каблешков (по I линия посока София);
- входен сигнал на гара Крумово страна Пловдив (по I линия посока Свиленград);
- входен сигнал на гара Филипово страна Съединение и Труд (по второстепенните линии 81 и 82);
- входен сигнал на гара Скуtare страна Маноле (VIII линия в посока Чирпан).

Проектът „Развитие на жп възел Пловдив“ има за цел да постигне:

- Подобряване параметрите на железния път в геометрично отношение и като конструкция;
- Понижаване на нивата на шум вследствие изграждането на нов безнаставов железен път тип 60E1;
- Понижаване на разходите за текущо поддържане на железния път и съоръженията;
- Осигуряване на по - комфортни условия на движение при гарантирана безопасност на влаковото движение по линията Пловдив – Бургас.

Реализацията на проекта е от изключително значение, защото ще се мултиплицира ефекта от редица свързани с него проекти, като:

- „Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъците на железопътната линия Пловдив – Бургас“;
- „Реконструкция и електрификация на железопътната линия Пловдив – Свиленград“;
- „Модернизация на железопътен участък Септември – Пловдив – част от Транс-европейската железопътна мрежа“;
- Интегрирано развитие на транспорта в град Пловдив;
- „Изграждане на интермодален терминал в Южен централен район на планиране в България – Пловдив“.

1.2. Описание на основните процеси, капацитет

Участък 81 - Пловдив - Филипово

Основни акценти от това междугарие са изграждането на жп естакада и нов железопътен

мост над река „Марица“. Ограниченията от градската среда предопределят тези съоръжения да са за двупътна линия (а не две еднопътни). Затова в междугарието още на този етап долното строене за железопътната инфраструктура трябва да е за двупътна жп линия и с разработването на ПУП ще се определят необходимите площи за двупътната инфраструктура. Разработеният вариант предвижда изграждане на долно строене за двойна линия и горно строене за еднопътна линия.

В района на стадион Пловдив е предвидена за изграждане нова жп спирка.

Нови съоръжения: Жп надлез на km 1+177; Естакада на km 2+270; Пешеходен подлез 3+162; Пешеходен подлез 3+234; Жп мост на km 3+587; Жп надлез на km 3+956; Жп надлез на km 4+789 (по път 2).

Участък 82 - гара Филипово

Железопътна гара Филипово е Участъкова гара I-ва категория и е разположена на km 5+652 (ос ПЗ), по VIII-ма жп линия между гарите Пловдив и Скуtare. Гарата обслужва смесено движение. Прилежащи към гарата междугария са:

В четно направление:

до гара Пловдив – единична жп линия (5652km)

В нечетно направление:

до гара Скуtare – единична жп линия (10274km)

до гара Съединение – единична жп линия (21167km)

до гара Труд – единична жп линия (7500km)

Гара Филипово е изградена в права, като от двете страни гърловините са ограничени от хоризонтални криви (с радиуси 300 и 400 m). Това обуславя по-малката полезна дължина на коловозите. Предвижда се чрез премахване на входната английска стрелка по път 2 от страна Пловдив да има възможност за преобразуване на четната гърловина за прилежащо междугарие с единична жп линия.

Нови съоръжения: Пешеходен надлез на km 5+621.

Участък 83 – междугарие Филипово - Скуtare

Проектът предвижда запазване на съществуващото трасе и проектна скорост 80 km/h. В междугарието съществуващите стоманени съоръжения са премахнати и на тяхно място са проектирани стоманобетонни мостове. За осигуряване на необходимото светло сечение за провеждане на водните количества проектната нивелета е повдигната спрямо съществуващата с необходимата разлика.

Обектът се намира североизточно от гр. Пловдив и югозападно от с. Войводиново, където съществуващата железопътна линия пресича ул. „Брезовско шосе“ в железопътния участък Филипово – Скуtare. Проектното решение на пресичането предвижда премахване на съществуващия прелез и изграждане на надлез над жп линията. За участъка от км 8+890 до жп прелеза на км 9+180 ще се наложат отчуждения от северната страна на жп линията. Участъкът до

прелеза и новопроектираният надлез попадат извън урбанизираните територии на землищата на гр. Пловдив, община Пловдив, Област Пловдив и с. Войводиново, Община Марица, област Пловдив, поради което се предвижда изработване на ПУП-ПП.

Нови съоръжения: пътен надлез на km 7+229 (съществуващ на бул. „Карловско шосе“); жп прелез на km 7+250; жп мост на km 9+052; пътен надлез на km 9+248 (изграждане на нов пътен надлез на мястото на съществуващ жп прелез на km 9+180); нов жп мост на km 14+559; пътен надлез km 15+606.

Участък 84 – гара Скуtare

Гара Скуtare е с ос приемно здание (ПЗ) на km 15+887 по VIII жп линия и се намира между гарите Тракия Филипово от една страна и Маноле от друга страна.

Гарата е възлова и от нея се отделят две направления в западна посока – за гара Филипово (единична жп линия) и за гара Тракия (двойна жп линия). Страна Маноле линията е единична. Гарата е открита за пътническа дейност.

Гарата е разположена в права. Съоръжена е с маршрутно релейна централизация (МРЦ). Четвърти коловоз не се ползва и е изключен от МРЦ и за движение.

Разработени са три варианта:

Вариант 1

Предвижда пет коловоза - 1^{-ви}, 2^{-ри} и 3^{-ти} и 5^{-ти} са приемно-отправни (коловози 1 и 2 са само за направление Филипово). Коловоз 4 е главен (продължение на текущия път от Маноле) и няма излаз на перон. Може да се използва само за транзитно преминаване.

Вариант 2

Предвижда четири коловоза – 1^{-ви}, 2^{-ри} и 4^{-ти} са приемно-отправни (коловоз 1 само за направление Филипово). Коловоз 3 няма излаз на перон (продължение на текущия път от Маноле) и може да се използва само за транзитно преминаване. Проектирани са 3 нови перона с височина 55 cm.

Вариант 3 – предпочитан вариант

Предвижда четири коловоза – всички коловози са приемно-отправни и имат перони (коловоз 1 само за направление Филипово). Проектирани са 3 нови перона с височина 55 cm.

Железопътната линия пресича с автомобилен път, свързващ землищата на селата Трилистник и Рогош. Проектното решение на пресичането предвижда премахване на прелеза и изграждане на пътен надлез, попадащ извън урбанизираната територия на землищата на с. Скуtare, с. Рогош и с. Трилистник, община Марица, област Пловдив, включително и в част от урбанизираната територия на с. Рогош, което предполага изработване на проект за изменение на ПУП-ПР.

Участък 85 – междугарие Пловдив-разпределителна – Тракия

В този участък трасето е приблизително по съществуващата следа и може да се реализира без отчуждителни процедури, като същевременно е обвързано със стрелковото развитие на гара

Пловдив разпределителна-изток, което позволява преминаване през гърловината със скорост 100 km/h в отклонение посока Тракия и по двата главни пътя.

Друга предпоставка за разработката в това междугарие е закриване на гара Тракия и продължаващата и функция, като спирка.

Път 1 предвижда изпълнението крива 1 с радиус $R1=600$ m и нормални преходни криви по 135 метра за 100 km/h. Използването на по-големи преходни криви би довело до сериозно изместване на оста на трасето и налагането на значително уширяване на насипа. За двата пътя се предвижда подмяната на типа релси с тип 60.

За Път 2 се предвижда оптимизиране на кошова крива 1. В този случай за кривата са използвани 2 различни радиуса $R1=2300$ m и $R2=595$ m. При проектирането на тази крива е съблюдавано максимално доближаване на двата пътя в план с цел вписване в границата на собственост на ДП НКЖИ. Проектираното трасе се вписва в границата на собственост и няма необходимост от отчуждения.

В този участък е нанесено проектното положение на нов път, свързващ Път II-86 със „Скобелева майка“ („Източен обход на град Пловдив“). Проектът е предоставен от „Пътпроект“ ЕООД, но е в процес на съгласуване с „Агенция пътна инфраструктура“. От нанесеното е видно, че няма конфликт с проектните решения за пътната инфраструктура.

Нови съоръжения: *нов пътен надлез* Пътна връзка на ул. „Недялка Шилева“ с югоизточния обходен път на гр. Пловдив km 5+813.

Участък 86 – гара Тракия

За гара Тракия се предвижда закриване и последваща експлоатация като спирка, което ще доведе до значително намаляване на експлоатационните разходи. Закриването на гарата ще увеличи междугаровото разстояние (от Пловдив разпределителна изток до първите стрелки в гара Скутаре) на малко над 11 km.

По Път 1 и по Път 2 се предвижда подмяна на типа релси с тип 60. Предвижда се премахването на общо 16 стрелки и общо 4687 m съществуващ железен път. Междуколовното разстояние е намалено на 4,10 m. Проектирани са нови перони от двете страни на текущите пътища и са с височина 55 cm над глава релса.

Достъпът до перон 2 ще се осъществява чрез съществуващия пешеходен подлез. Подлезът се предвижда за рехабилитация, която ще включва осигуряване на достъпна среда за лица с намалена подвижност чрез изграждане на асансьори или подемни сгъваеми платформи

Нови съоръжения: *Пешеходен подлез* на km 7+767.

Участък 87 – междугарие Тракия - Скутаре

Проектното трасе е по съществуващата следа, като геометрията позволява скорост 160 km/h. За двата пътя се предвижда подмяна на релсите с нови тип 60. Проектното трасе до голяма степен следва проекта за шенаж и репераж от 1999 г., като развитията от криви и контракриви са за вписване в съществуващите съоръжения – мост над река Марица, надлез „Скобелева майка“ и надлез при околоръстен път.

Всички перони от междинните спирки на градската железница се предвиждат за разрушаване.

На няколко места в междугарието е установено, че железопътната инфраструктура не се „побира“ в съществуващата имотна граница (в следствие на грешки от кадастралната граница или при проектиране на отводнителните съоръжения). За тези участъци се процедира изменение на регулационния план (в населеното място за Скутаре) и изработване на ПУП-ПП (извън урбанизираната територия). Участъкът попада в урбанизирана и извън урбанизирана територия в землищата на гр. Пловдив, община Пловдив и с. Рогош и с. Скутаре, община Марица, област Пловдив.

Нови съоръжения: Нов пътен надлез на km 15+623

Участък 11 – гара Пловдив

Избраният сценарий от предпроектните проучвания е разработен за удвояване на жп линията към гара Филипово. Разработени са два варианта по сценарий 2 от прединвестиционните проучвания:

Вариант 1 (разработен по сценарий 2)

В този вариант се предвижда запазване на бретелната кръстовина от английски стрелки в нечетната гърловина. Залага се удвояване в четната гърловина в посока гара Филипово с използване на английски стрелки. Предвиждат се 25 коловоза (3 главни, 7 приемно-отправни, 1 отправен, 6 глухи челни, 3 изтеглителни, 5 глухи коловоза).

Вариант 2 (доразвит сценарий 2) – предпочитан вариант

Различава се от Вариант 1 по това, че се предвижда премахване на бретелната кръстовина от английски стрелки в нечетната гърловина и за запазване на възможностите за направления между коловозите се използват нови 4 английски стрелки в източната гърловина. Останалите параметри по удвояване в четната гърловина в посока гара Филипово с използване на нови английски стрелки и предвидените 25 коловоза са идентични с вариант.

Нови съоръжения:

- нов пешеходен надлез на km 154+350 - съществуващият пешеходен прелез на km 154+377 се закрива за да се преустанови преминаването хора през коловозите от ул. Сергей Румянцев към ул. Пряпорец;
- нов пешеходен надлез на km 154+825 - предвижда се изграждане на нова пасарелка на km 154+825 на мястото на съществуващата, която е спряна от експлоатация поради лошото си техническо състояние;
- нов пътен подлез под гара Пловдив между бул. Васил Априлов и бул. Македония на km 155+440. Подлезът попада в урбанизирана територия и за участъците на ниво терен се налага изработване на проект за частично изменение на план за регулация и застрояване.
- разрушаване на съществуващ стоманобетонен пътен надлез на km 155+642 – надлезът е негабаритен. Предвижда се за разрушаване след изграждане на

алтернативния маршрут през тунелния пробив.

- *нов пешеходен надлез на km 156+093 – на мястото на съществуващ пешеходен прелез на ул. „Авксентий Велешки“ се предвижда пешеходна пасарелка.*

Участък 12 – междугарие Пловдив – Пловдив разпределителна

Предвижда се оптимизация на трасето за скорост 120 km/h. Пътният прелез в района на вагано-ремонтно депо ще се премахне и на негово място ще се изгради нов пътен надлез на km 157+680, на който са предвидени стълбищни рамена и асансьори за пешеходно преминаване и връзка между пероните.

На всякъде в урбанизираната територия в района на междугарието Пловдив – Пловдив разпределителна изток са предвидени заграждения на железопътната инфраструктура. Там, където в близост до жп линията има жилищни и обществени сгради, са предвидени шумозащитни/шумопоглещащи съоръжения. Съществуващата ограда се запазва на местата, където е налична и не е необходимо нейното отместване или премахване.

Нови съоръжения: нов пътен надлез на km 157+680 – проектиран е пътен надлез на мястото на съществуващ прелез осигуряващ достъп до вагоноремонтно депо „Пловдив“.

Участък 13 – гара Пловдив разпределителна изток

Съгласно предпроектните проучвания първоначално е било предвидено гърловината на гарата да се измества поради голямо изместване на кривите към гара Тракия (след увеличаване радиуса им), но при този подход се разрушава теглооразмерителна станция и безсмислено се увеличава скоростта в кривата към гара Тракия, тъй като в стрелките (непосредствено преди въпросната крива) максималната скорост е 100 km/h. Постигнато е реалистично разпределение на дългите S-ове, които ще доведат до увеличаване на скоростите в отклонение за всички направления и маршрути.

За гара Пловдив разпределителна-изток е разработен вариант, с който се запазва маршрутизацията съгласно съществуващата схема, но по главните направления към Тракия са използвани стрелки 1:18.5-1200 за скорост в отклонение 100 km/h.

При предпроектните проучвания е търсен вариант за премахване на английските стрелки, които осъществяват връзката на ПОП на разпределителната гара с индустриалната зона (КЦМ и други предприятия). Развитие с есови връзки практически е невъзможно, тъй като английските стрелки осигуряват направление по права линия към индустриалната зона. Проектното решение предвижда английските стрелките тежък тип, които са с радиуси по отклонението 190 m и позволяват скорост по правите направления (160-200) km/h. В конкретния случай, английските стрелки през гара Пловдив разпределителна изток влаковете преминават предимно по правите им направления – транзитно направление Пловдив – Крумово/Тракия и направление индустриална зона – ПОП на гара Пловдив разпределителна изток. Всички новопроектирани английски стрелки тежък тип са с радиус 190 (езици разположени вътре в кръстовината).

Участък 14 – междугарие Пловдив разпределителна изток - Крумово

Предвижда се увеличаване на проектната скорост, като се търси решение за увеличаване радиуса на съществуваща крива с радиус 800 m. При постигане на радиус 900 m е възможна максимална скорост 135/145 km/h. Разликата спрямо съществуващото трасе е около 7m. Това изисква от км 162+500 до км 163+200 от двете страни на жп линията да се извършат отчуждения на засегнатите терени.

***Нови съоръжения:** нов пътен надлез по проект: П-56 "Пътен възел Скобелева майка - път П-86 (югоизточен обход на Пловдив)" и Закриване на жп прелез на селскостопански път на км 161+293.*

2. Връзка с други съществуващи и одобрени с устройствен или друг план дейности в обхвата на въздействие на обекта на инвестиционното предложение:

Настоящото инвестиционно предложение за „Развитие на железопътен възел Пловдив“ е свързано с реализацията на няколко проекта „Рехабилитация на железопътната инфраструктура в участъци от железопътна линия Пловдив-Бургас, Фаза 2“, „Рехабилитация на железопътната инфраструктура по отсечки от жп линията Пловдив – Бургас“, за който има издадено Решение № 27 – ПР/2009 год. на МОСВ с характер „да не се извършва ОВОС“ и в момента е в процес на изпълнение и „Модернизация на железопътна линия София-Пловдив - Първи етап - ЛОТ 1: Изграждане на равнинен участък Септември – Пловдив и изграждане на пътни надлези“, за който е издадено Решение № 13-ПР/2010г. на МОСВ с характер „да не се извършва ОВОС“ и в момента също е в процес на изпълнение.

3. Местоположение на площадката, включително необходима площ за временни дейности по време на строителството:

Инвестиционното предложение „Развитие на железопътен възел Пловдив“ е за линеен обект, разположен на територията на Пловдивска област, община Пловдив, община Марица, община Родопи, землищата на: гр. Пловдив, с. Рогош, с. Войводиново, с. Трилистник, с. Скутаре, с. Крумово, с. Брестник. Реализацията му е свързана с отчуждаването на земи за осигуряване на площите, необходими основно за:

- удвояване на жп линията в междугарието Пловдив-Филипово;
- изместване на съществуващото трасе на жп линията с цел постигане на по-висока скорост в междугарието Пловдив разпределителна изток – гара Крумово;
- премахване на железопътните прелези в обхвата на възела и заменянето им с пресичания на две нива (надлези и подлези), чрез което да се гарантира безопасната експлоатация на пресичащите се пътна и железопътна инфраструктури.

За организирането на строителната площадка и осигуряване на складови площи за кофраж, армировка и инвентарно скеле се предвижда използването на допълнителни площи, когато е

невъзможно да се използва сервитута на ж.п. линията. Те са с временен характер и се възстановяват след приключване на строително-монтажните работи. Складирането на строителните материали ще се извършва в границите на временните строителни площадки.

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

От подлежащите на отчуждаване земи се предвижда изземването на хумусната почва и складирането ѝ на депо, определено от общинските власти.

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

Не се засягат обекти на културното наследство.

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

Природните ресурси, които ще се използват при строителството и експлоатацията на инвестиционното намерение, са: земни маси, инертни материали, дървен материал, вода, както и обработени метални суровини, железобетонни изделия, дизелово гориво и електроенергия. За изпълнението на обратните засипки се използват земните маси от временните депа, образувани от изкопаните преди това при направа на изкопите по трасето и дренажните системи. В районите, където изкопите преминават през зелени площи и тротоарни настилки, ще се извършва поетапно пълно възстановяване на терена чрез ремонт или подмяна на настилката и повторно затревяване. Всички останали материали ще се доставят като стоков продукт от пазара, по вид и количество в съответствие с проекта.

Обектът е линеен и по цялата му дължина не е необходимо ел. хранване. 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 площадките, следва да се разположи електроагрегат.

Площадките и лагерите на междугарие ще се електроснабдяват с електроагрегати.

За реализацията на инвестиционното предложение не се предвижда водоземане от повърхностни или подземни води. Необходимите количества вода ще се набавят чрез обществено водоснабдяване или с водоноска, а питейна вода ще се доставя бутилирана.

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

5. Отпадъци, които се очаква да се генерират и предвиждания за тяхното 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.

Генерираните битови отпадъци в районите на гарите и 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 третирани 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.

6. Очаквани количества и тип отпадъчни води (битови/промишлени), предвиден начин на тяхното третиране – локално пречиствателно съоръжение/станция, заустване в канализация/воден обект, собствена яма или друго, сезонност и др.

При извършването на строително-монтажните работи не се предвижда постоянно и значително водопотребление и не се очаква формиране на потоци отпадъчни води. По дължината на строящото се трасе и на работните площадки ще бъдат осигурявани необходимите преносими химически тоалетни за работния персонал, които ще се обслужват от лицензирани фирми, а в района на гарите отпадъчните води ще се отвеждат в съществуващата канализационна система.

Не се предвижда заустване на потоци отпадъчни води във водни обекти. Не се очаква въздействие върху повърхностните и подземни води по време на строително-монтажните дейности.

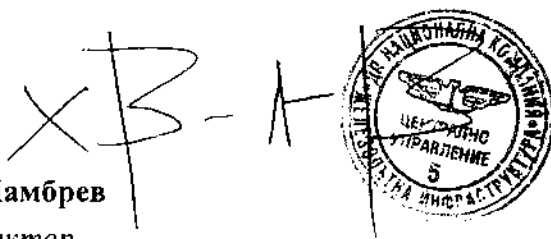
Моля за Вашето становище относно реализацията на инвестиционното предложение предвид устройствената зона, в която попада територията, както и проявения обществен интерес към него.

Приложения:

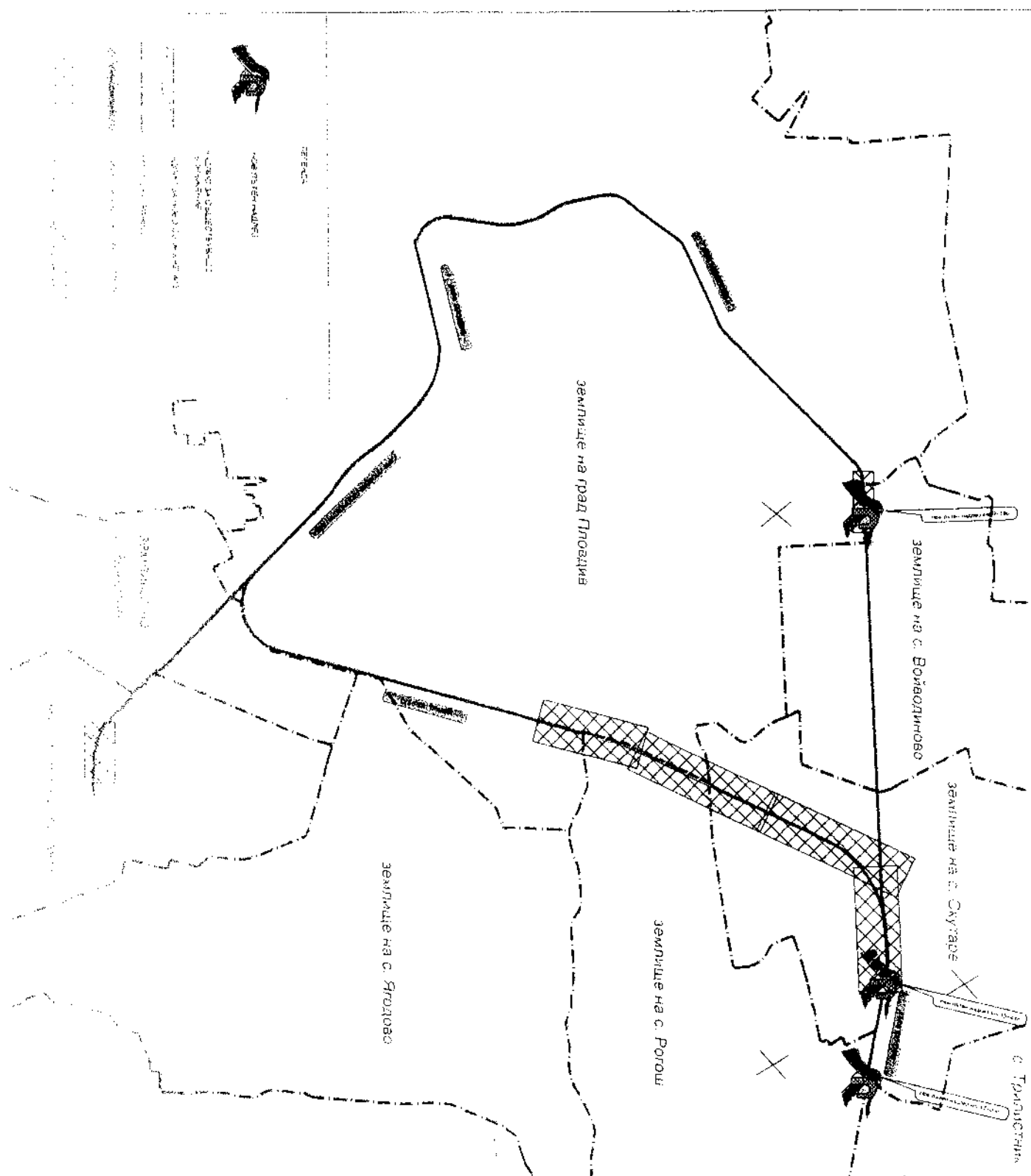
1. Обява, с която да бъде информирано засегнатото население на територията на Вашата община / район / кметство;
2. Ситуация.

С уважение,

инж. Милчо Ламбрев
Генерален директор



ОБЗОРНА КАРТА НА ЖП ВЪЗВЕЛ ПЛОВДИВ



Съгласува	Полож	Дата
Плътлив	инж. Мариосвета Евровина	10.2015
Железен път	инж. Тимончо Станислав	10.2015
Содружествена инж. Пана-Людюв		10.2015

ДИП "НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ
"ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА"

Вземането

ДЗЗД "ТРАКЦИЯ КОНСУЛТ"

Контент

Обект

Доклад

Участък

Подобав

Част

Фаза

Цел

Проект

№

Датум

Съставител

Проверен

Съставител

Проверен

