

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:

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-прямата връзка между Централна Азия и Западна Европа.

Инвестиционното предложение за „Модернизация на железопътен участък Оризово-Михайлово” попада в обхвата на „Подготовка на проект „Рехабилитация на железопътния участък Пловдив – Бургас – Фаза 2“, финансиран по ОП „Транспорт“.

Горесцитираното инвестиционно предложение предвижда промяна на трасето на VIII ж.п. линия Пловдив-Бургас в участъка от Гара Оризово - (км 43+029) до гара Михайлово (км 80+722). Основната му цел е привеждане на техническите параметри на трасето в съответствие с изискванията на Европейския съюз, постигане на по-комфортни условия на движение и повишаване скоростта на движение до 160 км/час.

Съществуващото трасе в участъка е с дължина 37 693 м, като в него се включват 4 гари - Оризово, Черна гора, Чирпан и Свобода. Железопътната линия в участъка е магистрална, единична и електрифицирана за скорост 80 до 100 km/h, с някои ограничения от 40 – 65 km/h (поради влошено техническо състояние на железния път и малки радиуси на хоризонталните криви). Наличието на криви с радиус 300м не позволява скорост по висока от 80 км/ч. Големи участъци от трасето са с влошена геометрия и е наложителна поправка по ос

и ниво. Елементите на горното строене са износени, а баластовата призма е замърсена. Железопътната линия е строена по стари нормативни изисквания и съществуващото земно легло не отговаря на съвременните нормативни изисквания. Маршрутът на участъка Оризово – Михайлово минава през Тракийската низина по поречието на река Марица. Максималният наклон достига 13 %. Горното строене в участъка е с релси тип 49 кг/м върху бетонови или дървени траверси.

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. Необходимо е оформяне на ново земно легло с параметри, според настоящата нормативна база. Това налага разработването на варианти за ново трасе в този участък. Модернизацията на железопътния участък Оризово-Михайлово е от съществено значение за довършването на рехабилитацията на железопътната линия Пловдив – Бургас.

Разработени са следните варианти за реализация на инвестиционното предложение:

БАЗОВ ВАРИАНТ, който е за реконструкция на съществуващото трасе без да се напуска съществуващата граница на имотите на ДП НКЖИ. Геометричното решение на базовия вариант е за проектна скорост от 80 км/ч и се определя от съществуващите съоръжения и имотните граници. При този вариант стоманобетоновите съоръжения се предвиждат за рехабилитация, а големите съоръжения с метални конструкции трябва да бъдат заменени със стоманобетонове. Дължината на трасето е 37 693 м. Гарите в участъка се запазват – Оризово, Черна гора, Чирпан и Свобода. Предвижда се запазване на коловозното развитие и реконструкция на земното платно, горното строене на железния път и пероните.

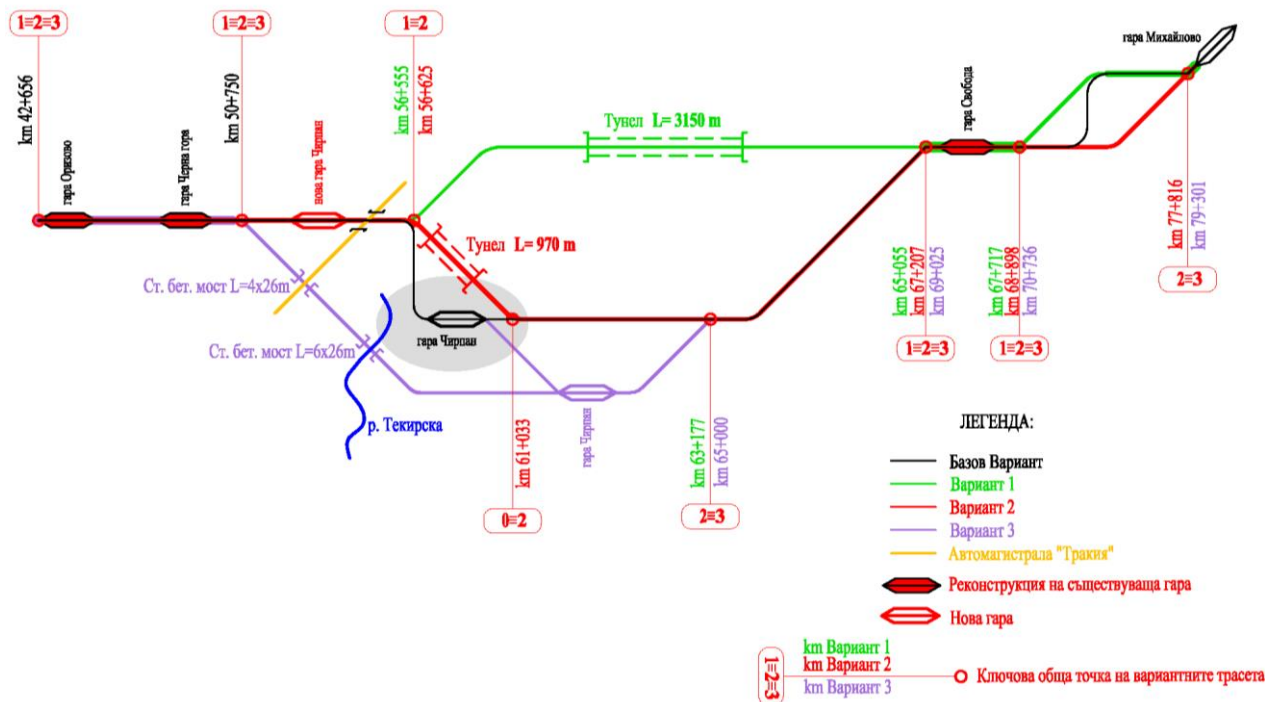
ВАРИАНТ 1(сценарий за развитие 1) е за нова жп линия, пресичаща автомагистрала „Тракия“ при съществуващ пътен надлез на км 56+611. Предвижда се изграждане на тунелно съоръжение с дължина от 3150 м при заобикалянето на град Чирпан и изграждане на обходна железопътна линия (байпас) с дължина от 12 098 м. Геометричното решение е за проектна скорост от 160 км/ч. Ключова точка за трасето на Вариант 1 е пресичането с автомагистрала „Тракия“ при съществуващ пътен надлез на км 56+611. При новото трасе е заложено преминаване през съществуващото съоръжение. Тази твърда точка и техническите изисквания за постигане на проектна скорост от 160 км/ч, не дават възможност за включване след съоръжението в съществуващото трасе. Предвижда се изграждане на ново трасе за заобикаляне на град Чирпан и изграждането на тунелно съоръжение, което при този вариант е предвидено с дължина от 3150 м. В случая е предпочетено изграждането на тунелно съоръжение, тъй като изграждането на изкоп в този участък ще бъде с дълбочина над 7 м. Запазва се съществуващата гара Чирпан и се изгражда връзка към нея, която спазва съществуващото трасе. Гарите в участъка са Оризово, Черна гора, Чирпан и Свобода. Предвижда се пълна реконструкция на коловозното развитие и на пероните. Реконструкцията на коловозното развитие на гарите и пероните към тях се налага поради влошеното им

техническо състояние и необходимостта от постигане на техническите изисквания за оперативна съвместимост с европейската железопътна мрежа.

ВАРИАНТ 2 (сценарий за развитие 2) е за нова жп линия, пресичаща автомагистрала „Тракия“ при съществуващ пътен надлез на км 56+611. Предвижда се изграждане на тунелно съоръжение с дължина от 970 м при заобикалянето на град Чирпан и изграждане на обходна железопътна линия (байпас) с дължина от 6 215 м. Геометричното решение е за проектна скорост от 160 км/ч. Ключова точка за трасето на Вариант 2 е пресичането с автомагистрала „Тракия“ при съществуващ пътен надлез на км 56+611 . При новото трасе е заложено пресичането да стане, като се използва съществуващото съоръжение. Тази твърда точка и техническите изисквания за постигане на проектна скорост от 160 км/ч, не дават възможност за включване след съоръжението в съществуващото трасе. Подобно на вариант 1 и при вариант 2 се предвижда изграждане на тунел, който тук е с дължина от 970 м. Предвижда се също изграждането на ново трасе за заобикаляне на град Чирпан, което при този вариант е с дължина от 6 125 м. Запазва се съществуващата гара Чирпан и се изгражда връзка към нея, която спазва съществуващото трасе. Гарите в участъка са Оризово, Черна гора, Чирпан и Свобода, като гара Черна гора и гара Свобода се превръщат в спирки. Предвижда се пълна реконструкция на коловозното развитие и на пероните. Реконструкцията на коловозното развитие на гарите и пероните към тях се налага поради влошеното им техническо състояние и необходимостта от постигане на техническите изисквания за оперативна съвместимост с европейската железопътна мрежа.

ВАРИАНТ 3 (сценарий за развитие 3) е за ново трасе с две големи съоръжения – стоманобетонени мостове, които са съответно при новото пресичане на автомагистрала „Тракия“ (четриотворен мост при км 56+790 и дължина от 4x26 м) и при пресичането на река Текирска (шестотворен мост при км 56+790 с дължина 6x26 м). Вариантът заобикаля южно град Чирпан и предвижда изграждането на нова връзка към съществуващата гара Чирпан с дължина от 2 139 м. Геометричното решение се определя от нормативните изисквания за проектна скорост от 160 км/ч. Поради голямата разлика на параметрите на съществуващото трасе и проектното, за големи участъци се налага излизане от границите на имотите на ДП НКЖИ. Трасето заобикаля южно град Чирпан, като ключова точка е пресичането с автомагистрала Тракия при км 54+314. При новото трасе е заложено пресичането да стане като се изгради нов стоманобетонен мост. Друго голямо препятствие е долината на река Текирска, където също се предвижда изграждането на стоманобетонен мост. Предвижда се и изцяло ново трасе за заобикаляне на град Чирпан. Запазва се съществуващата гара Чирпан и се изгражда връзка към нея, която запазва съществуващото трасе. Гарите в участъка са Оризово, Черна гора, Чирпан и Свобода. Предвижда се пълна реконструкция на коловозното развитие и на пероните. Реконструкцията на коловозното развитие на гарите и пероните към тях се налага поради влошеното им техническо състояние и необходимостта от постигане на техническите изисквания за оперативна съвместимост с европейската железопътна мрежа.

Схема на вариантите на трасета



С Протокол от 30.01.2015 г. на ЕТС към ДП НКЖИ е прието в следващата фаза на проектиране да бъде изследван сценарий на развитие 2 (червен), с двойна линия, с байпас през гара Чирпан, който е предмет на процедурата за Преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС – съгласно изискванията на Приложение 2 към чл. 6 на Наредба за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда (ДВ, бр. 25/2003 г. посл. изм. и доп. ДВ, бр. 94/2012 г.).

Избраният сценарий на развитие 2 е най-благоприятен от гледна точка на поддържане и експлоатация на железопътната инфраструктура и по отношение на организация на влаковото движение в участъка. Проблемното място в разглеждания железопътен участък е преминаването през гара Чирпан. За постигане на изискванията за скорост от 160 км/ч на движение за транзитно преминаващите през Чирпан влакове е необходимо изграждането на ново трасе, заобикалящо града. Същевременно се изисква и запазването на железопътната връзка със съществуващата гара Чирпан и съществуващите индустрирани железопътни връзки. При избрания сценарий 2, съоръженията, които следва да бъдат изградени за осигуряване на транзитното преминаване, са с най-малка дължина и съответно изискват усвояването на доста по-малко нови терени, в сравнение с сценарии 1 и 3. От гледна точка на безопасността и организацията на влаковото движение, сценарий 2 е с най-добри показатели.

Ситуационно връзките по този вариант, които трябва да се изградят, за да се даде възможност за разделяне на транзитния трафик от този, който влиза в гара Чирпан, са близко разположени да гара Чирпан и създават по-добри условия за конторл на влаковото движение и от там гарантиране на безопасността на превозите.

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 направлението 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.

Проектът разглежда модернизиране на важна железопътна линия, с национално и международно значение. Реализацията на настоящото инвестиционно предложение се обуславя от реализацията на големия проект „Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъци от жп линията Пловдив – Бургас“. За целта трябва да се създадат условия за повишаване на капацитета и на общата маршрутна скорост по

направлението Пловдив-Бургас, като се намери адекватно решение за модернизация на участъка Оризово-Михайлово, с което да се постигне проектна скорост 160 км/ч, като особено внимание се обърне върху трасето в района на гр. Чирпан.

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

Инвестиционното предложение за „Модернизация на железопътен участък Оризово-Михайлово“ е свързано с реализацията на проект „Рехабилитация на железопътната инфраструктура в участъци от железопътната линия Пловдив – Бургас“, който е финансиран чрез механизмите на ОП „Транспорт 2007-2013“. Той се явява продължение на проект PHARE LSIF BG9811-01 „Подновяване на железопътните линии в България“. В проекта „Рехабилитация на жп участък Пловдив-Бургас-Фаза 2“ се обединяват дейности по подготовка за строителството на участъци от железопътната линия Пловдив-Бургас, които трябва да бъдат изпълнени през втория програмен период по ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020г., с което ще бъде приключено цялостното изграждане на железопътните системи по това направление.

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.

Съгласно протокол на Експертния технически съвет на ДП НКЖИ са анализирани „Базов“ и три основни сценария за развитие.

При **базовия сценарий (черен)** се предвижда частична реконструкция на съществуващата линия без напускане на границите на имотите на ДП НКЖИ. Решението на трасето е за проектна скорост 80км/ч и се определя от ограниченията на съществуващите геометрия, сервитут и съоръжения. Заложен е строителен габарит е 1СМ-2, осигуряващ преминаване на товари с габарит на натоварването GC, а осовото натоварване е 22,5 т/ос, категория D4 в съответствие с UIC код 700. Стоманобетовновите съоръжения се предвижда да бъдат рехабилитирани, а големите съоръжения с метална конструкция трябва да бъдат заменени със стоманобетонени. Съществуващата контактна мрежа ще бъде преработена за главен коловоз в гара и междугарие на верижна компенсирана с носещо въже, системна височина 1.45м, височина на окачване на контактния проводник от глава релса 5.5м и компенсирана анкеровка, разделена и изпълнена с моноблок. Предвижда се подмяна на потопяемите стълбове и секционните разделители. Тягова постанция Чирпан 110/27.5 kV, която се намира в района на гарата, се предвижда да бъде запазена. Предвижда се подмяна на сигнализацията в гарите от обикновена в скоростна; всички релсови вериги се заменят с

броячи на оси; всички стрелкови обръщателни апарати и групите за управлението и контрола им се подменят.

При сценарий на **развитие 1 – зелен** се предвижда изграждането на нова жп линия, пресичаща АМ „Тракия“ при съществуващия пътен надлез (км 56+611), тунелно съоръжение (L=3 150 м) при заобикаляне на гр. Чирпан и байпас (L=12 098 м) за влизане в него. Разработеното трасе е за проектна скорост 160 км/ч за единична и двойна линия, като геометричното решение се определя от нормативните изисквания за тази скорост. Байпасът има за цел да осигури връзка със съществуващата гара Чирпан за влаковете, спиращи в нея, докато останалият трафик преминава транзитно по основното трасе. Отделянето му от основното трасе е при км 56+555, а включването обратно е при км 64+083. Трасето на байпаса следва съществуващото и е разработено за проектна скорост 80 км/ч. Поради голямата разлика между параметрите на геометричните елементи на съществуващото и новото трасе, в дълги участъци новото трасе напуска съществуващия сервитут. В рамките на този сценарий са разработени следните четири варианта: единична линия без и с байпас, двойна линия без и с байпас. Целта е да се постигнат параметри на железопътната инфраструктура съгласно Наредба 58 за правилата за техническа експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт, а именно: строителен габарит за жп линии със стандартно междурелсие - 1СМ-2, осигуряващ преминаване на товари с габарит на натоварването GC, а осовото натоварване е 22.5 т/ос, категория D4 в съответствие с изискванията на код 700 от Кодекса на Международния железопътен съюз, касаещ класификацията на железопътните линии и максималните натоварвания на товарните вагони. И в четирите варианта новите мостови съоръжения и водостоци ще бъдат изградени с габарит за двойна жп линия. Тунелът е с дължина L=3 150 м от км 57+275 до км 60+425, като в зависимост от избора на вариант той ще бъде единичен или двоен. Тъй като дължината на тунела надвишава 1 000м, ще се изгради и паралелен сервизен тунел. При този сценарий за вариантите, при които се предвижда изграждане на нова гара Чирпан с ТПС „Чирпан“ на ново трасе, главният коловоз в новата гара ще бъде с контактна мрежа - верижна компенсирана (на всички проводници на верижната КМ се монтират устройства за автоматично регулиране на натягането), системна височина на окачване на контактния проводник от глава релса 5.5 м. За второстепенните коловози на новата гара Чирпан, мрежата ще бъде верижна полукомпенсирана (монтира се устройство за автоматично регулиране на натягането само на носещото въже или само на контактния проводник) с носещо въже и контактен меден проводник. Окачването в тунела средно ще бъде през 25м. За останалата част от участъка, мрежата се запазва, както при базовия сценарий. Предвижда се изграждането на нова ТПС Чирпан, която ще бъде разположена в близост до нова гара. Основните дейности по отношение на сигнализацията и телекомуникациите включват монтаж на маршрутно-компютърни централизации за всички гари в участъка, както и изграждане на тръбоканална мрежа. За гарите Оризово, Черна гора и Свобода се предвижда да бъде извършена рехабилитация на приемните здания, магазините и стрелочните кабинни,

както и цялостна реконструкция на коловозното развитие и пероните. При вариантите с байпас съществуващата гара Чирпан се запазва, като ще бъдат извършени необходимите ремонти на съществуващите здания, на коловозното развитие и пероните. При вариантите без бай-пас се предвижда изграждането на нова гара Чирпан.

При **сценарий на развитие 2 - червен** ще бъде изградена нова жп линия, пресичаща АМ „Тракия“ при съществуващ пътен надлез (км 56+611), тунелно съоръжение ($L=970\text{м}$) при заобикаляне на град Чирпан и байпас ($L=6\ 215\text{м}$) за влизане в него. Разработеното трасе е за проектна скорост 160 км/ч за единична и двойна линия и геометричното решение се определя от нормативните изисквания за тази скорост. Отделянето на байпаса от основното трасе е при км 56+625, а включването обратно е при км 61+033. Трасето му следва съществуващото и е разработено за проектна скорост 80 км/ч. В рамките на този сценарий са разработени отново **четири варианта**: единична линия без и с байпас, двойна линия без и с байпас. Параметрите на строителния габарит и осовото натоварване са идентични с тези на **сценарий 1**. Мостови съоръжения и водостоците ще бъдат изпълнени с размери за двойна жп линия. Тунелът с дължина $L=970\text{м}$ по идеен проект е от км 57+750 до км 58+585 може да бъде единичен или двоен в зависимост от избора на вариант. Изходът от гара Оризово и входът от гара Михайлово се запазват, както при базовия сценарий. Останалата част от участъка е по ново трасе с контактна мрежа за главите коловози, компенсирани с носещо въже Vz702, контактен проводник мед 100мм^2 , а за второстепенните коловози верижна полукомпенсирана с носещо въже VzII50 мм^2 и контактен проводник 80мм^2 . По идеен проект се предвижда реконструкция на ТПС Чирпан. За всички гари в участъка се предвижда реконструкция на коловозите и пероните. Гарите Черна гора и Свобода се закриват и преобразуват в спирки. Предвижда се рехабилитация на приемните здания на гарите и прилежащите им помещения. По отношение на системите за сигнализация се предвижда замяна на съществуващите гарови централизации с маршрутно-компютърни такива.

При сценарий на **развитие 3 (син)** се предвижда изграждането на нова жп линия с две големи стоманобетонени мостови съоръжения, съответно при ново пресичане с АМ „Тракия“ (км 54+314 / $L=4\times 26\text{м}$) и при р. Текирска (км 56+790 / $L=6\times 26\text{м}$). Разработеното трасе заобикаля град Чирпан от юг и е с параметри за проектна скорост 160 км/ч за единична и двойна линия. Осигурена е връзка между нова и съществуваща гара Чирпан за товарните влакове, обслужващи индустриалните клонове. Останалият трафик преминава транзитно по основното трасе. Новата връзка започва от км 62+068 на краен 5 коловоз от нова гара Чирпан. Трасето на връзката следва съществуващото и е разработено за проектна скорост 80 км/ч. В рамките на този сценарий са разработени варианти с единична и с двойна линия. В големи участъци новото трасе напуска съществуващия сервитут. Строителният габарит, проектното осовото натоварване, елементите на горното строене, както и параметрите на долното строене са напълно идентични с тези при сценарии на развитие 1 и 2. Предвижда се габаритът на новите мостови съоръжения и водостоци да бъде за двойна жп линия. Ще бъдат изградени два големи моста на км 54+314/ $L=4\times 26\text{м}$ и на км 56+790/ $L=6\times 26\text{м}$. За участъка на

съществуващата гара Чирпан се преустройват фидерите, а за контактната мрежа се прави преустройство, както при базовия сценарий. За останалата част от новото трасе в отсечката Оризово - Михайлово промяната е свързана с преустройството на коловозното развитие, като типът на изгражданата нова контактна мрежа ще бъде същият, както при сценарии на развитие 1 и 2. Идентични са и техническите решения, касаещи, гарите и системите за сигнализация и телекомуникации. Ще бъде реконструирана съществуващата ТПС Чирпан.

С Протокол от 30.01.2015 г. на ЕТС към ДП НКЖИ е прието в следващата фаза на проектиране да бъде изследван сценарий на развитие 2 (червен), с двойна линия, с байпас през гара Чирпан. За този вариант е разработен идеен проект. Условно жп линията от Оризово до Михайлово е разделена на няколко частъка:

Участък Оризово – спирка Черна гора

Новото трасе е оптимизирано за скорост 160 км/ч и следва съществуващото с минимални отклонения. Гара Черна гора става спирка, като се използва платформата на съществуващата гара.

Участък спирка Черна гора – начало Байпас (56+924,07 – Път 2)

Трасето се отклонява от съществуващото по изцяло ново направление в участъка от км 52+300 до км 56+557 (L=4 257м). Така се постига по-голяма сумарна дължина в права и по-късо трасе. При преминаването на новото трасе под съществуващия надлез на АМ „Тракия“ на нов км 56+557 (стар км 56+611) се цели да се постигне минимален нормативен вертикален и хоризонтален габарит спрямо конструкцията на надлеза и по-малка дължина на тунела след надлеза.

Участък Байпас - Чирпан

В този участък двата пътя се разделят като единични жп линии при км 56+924,07 (Път 2), като:

- трасето на път 1 (V_{пр.}=80км/ч) преминава през град Чирпан и е с дължина L=5 798м от км 56+920,93 до км 62+718,70;
- трасето на път 2 е транзитно (V_{пр.}=160км/ч) с единичен тунел с дължина L=835м от км 57+750 до км 58+858. Общата дължина на трасето по Път 2 в участъка е L=4 015м от км НБП 56+924,07 до км 60+939,39.

При събирането на двете единични линии километража на път 1 се изравнява с този на път 2 (км 62+718,70 по път 1 = км 60+939,39 по път 2).

Участък край Байпас – спирка Свобода

Новото трасе заобикаля южно кариера за строителни материали на „Каолин“ АД, а гара Свобода се превръща в спирка и се измества на ново място южно от съществуващата гара. Така трасето е по-късо и пресичането с пътната инфраструктура преди гара Свобода се измества на по-благоприятно място за сметка на по-големи изкопни работи в участъка от км 65+700 до км 66+400.

Участък спирка Свобода - Гара Михайлово

В участъка след спирка Свобода до включването му в направлението на съществуващата жп линия, трасето е развито, така че да се намали дължината и постигне оптимален баланс на земните маси.

Поради изискването за осигуряване на проектна скорост от 160км/ч при влизането в гара Михайлово, се налага значителна корекция на дългата крива преди гарата както и реконструкция на коловозното развитие.

ЖП линия Михайлово-Димитровград

При корекцията на кривата преди гара Михайлово новото трасе се отклонява значително от съществуващото. Поради това се налага изместване на намиращата се в близост жп линия Михайлово - Димитровград и третокласния автомобилен път покрай нея. Корекцията обхваща участък с дължина 2 214м включително Коловоз №4 в гара Михайлово.

Гара Оризово

Проектното коловозно развитие се състои от 3 коловоза, като отпадат Коловози № 1, 1г и 2г от съществуващото коловозно развитие. Реконструират се и двете гърловини. Коловоз №2 осигурява транзитно преминаване през гарата. Предвижда се рехабилитация на съществуващото приемно здание и се изгражда нов пешеходен подлез.

Спирка Черна гора

Гара Черна гора се превръща в спирка, която се помества на платформата на съществуващата гара. На спирката са проектирани два нови едностранни перона с дължина L=150м и ширина 5.70 м и височина 55см.

Предвижда се ремонт на чакалнята в съществуващото приемно здание и изграждане на нов пешеходен подлез.

Гара Чирпан

Проектното коловозно развитие се състои от 4 коловоза, като отпадат коловози № 3 и 4 от съществуващото коловозно развитие и перони № 2 и 3. Реконструират се и двете гърловини, като се запазва връзката с оставащите съществуващи коловози.

Предвижда се реконструкция на перон 1 и изграждане на нов двустранен перон между Коловози № 2 и 3.

Предвижда се ремонт на съществуващото приемно здание и пешеходния подлез.

Спирка Свобода

При с. Свобода се предвижда изграждане на нова спирка, южно от съществуващата гара на изцяло нова платформа. Новият вариант е разработен, за да се постигне по-късо трасе и за да се измести пресичането с пътна инфраструктура преди съществуващата гара Свобода на по-благоприятно място за изпълнение на пътен подлез (км 66+974.61).

Предвижда се изграждане нови навеси и на нов пешеходен подлез.

Гара Михайлово

Новият вариант на трасето предвижда преустройство на коловозното развитие в гара Михайлово, което да позволява влизане и движение по текущия път в гарата със скорост 160 км/ч. Новото коловозно развитие е с 4 ПО (приемно-отправни) коловоза, като отпадат коловози № 2 и 5 от съществуващото коловозно развитие и перони № 2, 3, 4 и 5. Предвидена е реконструкция на Перон 1 и изграждане на нови перони между коловози № 1 и № 2 и коловози № 3 и № 4.

Налага се корекция в трасето и реконструкция на жп линия Михайлово-Димитровград в участък с дължина 2 214м. При новото коловозно развитие жп линия Михайлово-Димитровград започва от ос ПЗ (приемно здание) км 00+000.00 по новия коловоз №4. В този участък се налага и реконструкция на третокласния автомобилен път, който следва успоредно жп линията Михайлово-Димитровград.

Предвижда се изграждане на нов пешеходен подлез, свързващ трите перона.

Приемното здание е рехабилитирано по друг проект и за него не се предвиждат СМР.

При извършване на ремонтните дейности в района на гарите се предвижда и осигуряване на достъпна среда в съответствие с изискванията на наредба № 4 от 01.07.2009 год. за проектиране, изпълнение и поддържане на строежите в съответствие с изискванията за достъпна среда за населението, включително за хората с увреждания и изискванията на ТСОС.

От описаните проектните решения за жп линията и гарите се вижда, че за реализирането на цялостната модернизация на жп участъка Оризово-Михайлово от км 43+029 до км 80+722, поради голямата разлика между параметрите на геометричните елементи на съществуващото и новото трасе се предвижда за определени участъци по всеки от разработените варианти новото трасе да напуска съществуващите граници на имотите на ДП НКЖИ. Съгласно идейния проект, разработен за избрания сценарий 2 площите, които ще подлежат на отчуждаване са изчислени на 1 014 784 кв. м., като в тях се включват и площите, необходими за изграждането на пътните надлези, предвидени за премахване на жп прелезите на едно ниво и осигуряване пресичането на две нива, за удвояване на съществуващата линия за целия участък от Оризово до Михайлово, както и за необходимата корекция на съществуващата жп линия Михайлово – Димитровград и успоредния на нея автомобилен път.

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

Инвестиционното предложение „Модернизация на железопътен участък Оризово-Михайлово” е за линеен обект, разположен на територията на област Стара Загора, общините Стара Загора, Чирпан и Братя Даскалови, землищата на селата Оризово, Черна Гора, Свобода, Михайлово и на град Чирпан.

Реализацията на инвестиционното предложение не изисква допълнителни площи за временни дейности по време на строителството. Временните площадки и лагери за

работниците ще бъдат разположени в границите на съществуващите сервитутни зони и на територията на съществуващи железопътни гари в участъка, където за тази цел има достатъчно площи и изградени мощности, собственост на ДП НКЖИ. Складирането на строителните материали ще се извършва в границите на временните строителни площадки. Местата за временно или постоянно депониране на излишните земни и скални маси ще се съгласуват с общината.

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 земеделското по план за временни пътища. Предвижда се изграждането на служебен път, който ще се разположи в ляво по посока на нарастване на километража на жп линията в опосока от Оризово към Михайлово. В по-голямата си част той съвпада със съществуващите земеделски пътища, разположени в непосредствена близост до съществуващата жп линия.

Необходимите площи за временна дейност по време на строителството не могат да се прецизират преди изработването на проект за организация и изпълнение на строителството (ПОИС) и програма за строително-монтажни работи (СМР) от фирмата изпълнител на строежа, което се извършва на етапа на строителство.

Намиращите се в близост до вариантните трасета зони от екологична мрежа „Натура 2000“ са определени в координатна система 1970г.

В разглеждания район се намират следните защитени зони - „Натура 2000“:

1. Чирпански възвишения – BG 0000628 - Защитена зона по Директива 92/43/ЕЕС за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна;
2. Меричлерска река – BG 0000287- Защитена зона по Директива за местообитанията, която се допира до защитена зона по Директива за птиците;
3. Река Марица – BG 0000578- Защитена зона по Директива за местообитанията, която припокрива защитена зона по Директива за птиците;
4. Марица Първомай – BG 0002081- Защитена зона по Директива за птиците, която припокрива защитена зона по Директива за местообитанията.

Инвестиционното предложение за „Модернизация на железопътен участък Оризово-Михайлово“ ще се развие изцяло извън границите на обекти, защитени по реда на Закона за защитените територии, но преминава през защитена зона BG 0000442 „Река Мартинка“, определена по Директивата за местообитанията и 33 BG 0000443 „Река Омуровска“, определена по Директивата за местообитанията. Преминаването през двете защитените зони е в малки участъци при премостване на съответните реки – р. Мартинка и р. Омуровска, от железопътната линия на км 74+200 и км 50+110. **Освен това в тези два участъка проектното трасе на жп линията се развива изцяло по следата на съществуващото, поради което не се очаква негативно въздействие върху природните местообитания, предмет на опазване в двете защитени зони.**

По тази причина по време на изпълнението на дейностите по модернизацията на железопътния участък не се очаква отрицателно въздействие върху природни местообитания и местообитания на видове, предмет на опазване в защитените зони.

При реализацията на инвестиционното предложение не се очаква да бъдат засегнати обекти на културното наследство. В землищата на с. Оризово, с. Черана гора, гр. Чирпан и с. Михайлово има регистрирани археологически обекти. Съгласно писмо №4800-54/14.05.2015 год. на Министерство на културата – Национален институт за недвижимо културно наследство, за опазване на недвижимото културно наследство следва да се проведе археологически проучване, което да установи дали в проектното трасе попадат недвижими културни ценности. В случай че такива бъдат установени, ще бъдат проведени пълни спасителни археологически проучвания преди започване на строителството. (Приложение 6 – Писмо рег. №4800-54/14.05.2015 год. на Министерство на културата – Национален институт за недвижимо културно наследство).

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

Основният технологичен процес включва фазите на проектиране, строителство и експлоатация.

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 мостовите конструкции 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.
 - Демнотаж на стария железен път и разкомплектоването му в монтажнно-демонтажни бази, изгребване на баластовата призма.
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. Бетонови работи – те са свързани с направата на съоръженията на долното строене на железния път като направа на водостоци и при реконструкцията на пероните в гарите.
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 мостовите конструкции – изграждане на основите на конструкциите, носещи елементи (колони), направа на монолитни плочи и др.
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 за участъците, които остават извън обхвата на новата железопътна линия. 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. Предвижда се закриване на съществуващите прелези и замяната им с пътни надлези за осигуряване на безопасно пресичане на двете инфраструктури на две нива. Доставка 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, са съществуващи и 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, след провеждане на процедурите по отчуждаване или на територията на близките железопътни гари.

Инвестиционното предложение предвижда „Модернизация на железопътен участък Оризово - Михайлово“ с цел подобряване на техническите параметри на жп линия, както следва:

Категория – магистрална жп линия

Вид - двойна, електрифицирана

Проектна скорост - $V = 160$ км/ч

Тип горно строене - безнаставов

Строителен габарит – 1-СМ 2

Максимално осово натоварване – 22.5 т/ос

и постигане на изискванията на оперативната съвместимост.

В идейния проект са предвидени големи съоръжения – мостове, съоръжения за пресичане на пътна инфраструктура, което да става на различни нива, посредством нови съоръжения и тунелно съоръжение по Път 2 от км 57+750 до км 58+585, както следва:

I – Съоръжения:

1. Мост на км 44+170, където жп линията пресича коритото на съществуващ напоителен канал.
2. Мост на 47+125, където жп линията пресича коритото на съществуващ напоителен канал.
3. Мост на 50+110.00, където жп линията пресича коритото на река Омуровска. Мостът е на два отвора с дължина $L=24\text{m}$.
4. Мост на км 64+790, където жп линията пресича коритото на река Старата.
5. Мост на км 74+200, където жп линията пресича коритото на река Мартинка.
6. Селскостопански подлез/Прокар на км 61+393, където проектното трасе на жп линията пресича съществуващ селскостопански път.
7. Прокар на км 69+930, където проектното трасе на жп линията пресича съществуващ селскостопански път.

II – Пътни надлези:

1. **Прелез на км 44+212.33 (изместен на нов километър и замества два съществуващи прелеза)**

Разглежданият подобект се намира източно от с. Оризово, където се предвижда изграждане на пътна варианта на републикански път III-565 „Скуtare – Черна гора”, която с пътен надлез да пресече жп линията, който се предвижда да бъде изместен по нова следа. В момента съществуващата жп линия пресича два републикански пътя с жп прелези на ниво, както следва: при жп км 43+150 път III-666 „Път II-66 – Оризово - Брезово” – км 4+710 и при жп км 45+000 път III-565 „Скуtare – Черна гора” – км 37+134. В зоната на двата съществуващи прелеза е невъзможно да се изградят пътни надлези. Пресичането на жп линията с път III-666 е в урбанизирана територия, която е гъсто застроена, а пресичането с път III-565 е много косо.

В процеса на проектиране е установено, че най-целесъобразно е да се изгради нова пътна варианта на път III-565, която пресича жп линията при жп км 44+212.33 с **надлез** (нормално), както и да се изгради връзка с път III-666, като по този начин се осигуряват всички направления.



2. Прелез на км 48+776.85 (с. Черна гора – страна Чирпан)

Разглежданият подобект се намира северо-източно от с. Черна гора, където жп линията пресича републикански път III-565 „Скуtare – Черна гора”, който се предвижда да бъде изместен по нова следа. В момента съществуващата жп линия пресича републиканския път с жп прелез на ниво. Новото геометрично решение на жп линията е отместено от старото на около 18м на север. В процеса на проектиране е установено, че има техническа възможност за изграждане на пътна варианта и **пътен надлез** за безконфликтно пресичане на жп линията, но е целесъобразно новата пътна варианта да се отмести на запад от съществуващото трасе, за да се осигури достъп до тухлената фабрика, разположена до пътя.

3. Прелез на жп км 52+114.23 (между с. Черна гора и с. Спасово)

Разглежданият подобект се намира северо-западно от гр. Чирпан, където жп линията пресича републикански път III-664 „О.п. Чирпан – Братя Даскалови” на ниво с жп прелез при км 4+225. В процеса на разработката е установено, че има техническа възможност за изграждане на пътна варианта с **надлез**, по следата на съществуващия път,

4. Прелез на жп км 55+840.73 (между гр. Чирпан и с. Спасово)

Разглежданият подобект се намира северно от гр. Чирпан, където жп линията пресича републикански път III-608 „Спасово - Чирпан” при 60+800 с жп прелез на ниво. В процеса на разработката е установено, че има техническа възможност за изграждане на пътна варианта с **надлез**, по следата на съществуващия път

5. Пресичане при км 59+320.04 (пресичане на път между гр. Чирпан и гр. Стара Загора)

Разглежданият подобект се намира западно от гр. Чирпан, където новото трасе на жп линията ще пресече републиканския път II-66 „Стара Загора - Чирпан“. В процеса на разработката е установено, че има техническа възможност за изграждане на пътна варианта с **надлез**, по следата на съществуващия път

6. Прелез при км 62+826.28 (пресичане на пътя за с. Воловарово)

Разглежданият подобект се намира северо-западно от с. Воловарово, където жп линията пресича общински път SZR 1223 „Път II-66 – Воловарово - Гита“ на ниво с жп прелез. В процеса на разработката е установено, че има техническа възможност за изграждане на **надлез**, с който жп линията да премости общинския път, без да се налага ситуационно изменение на пътя,

7. Пресичане при км 65+176.78 (пресичане на пътя за с. Свобода)

Разглежданият подобект се намира северо-западно от с. Свобода, където новопроектираното трасе на жп линията ще пресече общинския път SZR 1222 „Път II-66 – Малко Тръново – жп гара Свобода - Свобода – Път II-66“. В процеса на разработката е установено, че има техническа възможност за изграждане на **надлез**, с който жп линията да премости общинския път,

8. Пресичане при км 66+974.61 (пресичане на пътя за жп гара Свобода)

Разглежданият подобект се намира северно от с. Свобода, където новопроектираното трасе на жп линията ще пресече общинския път SZR 1222 „Път II-66 – Малко Тръново – жп гара Свобода - Свобода – Път II-66“. В процеса на разработката е установено, че има техническа възможност за изграждане на **надлез**, с който жп линията да премости общинския път, без да се налага ситуационно изменение на пътя

III. Тунел на км 57+750

В приетия вариант 2 за разработване в идейна фаза на проектиране в междугарието Оризово - Михайлово се предвижда изграждането на еднопътен тунел с дължина 835 м. Тунелът пресича височинно препятствие северно от гр. Чирпан. Дължината на тунела 835 м е определена на основата на теренните дадености и е по-къса от предвиденото съоръжение в предпроектните проучвания с 135 м. Началото на тунела е на км 57+750 и край тунел на км 58+585. Тази дължина може да се промени в известни граници при следващите фази на проектиране, както и в строителния период – след разкриване на тунелните траншеи.

В ситуация по-голямата част от тунела е в права. В последните му 210 м трасето е в преходна крива и дясна хоризонтална крива с максимално надвишение 100 мм.

В профил по цялата си дължина трасето в тунела е с качващ наклон 13 ‰.

Като цяло геоложките условия предопределят разработването на тунела да се извърши по механичен (безвзривен) способ.

Има две пресичания с пътна инфраструктура на различни нива, при които се запазват съществуващите съоръжения:

- Съществуващ надлез на АМ „Тракия“ – км 56+557

- Съществуващ надлез на път II-66 – км 60+650

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 включва изпълнение на строителни работи, както следва: земно платно и 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/или от одобряващите органи.

Всички дейности свързани със строителството: депонирането и съхранението на излишните изкопни земни маси, почва и камъни, временното и постоянното депониране на хумус, както и почистването на строителните площадки и рекултивацията на засегнатите терени се представят в проект за организация и изпълнение на строителството (ПОИС) от фирмата изпълнител на строежа, след съгласуване на проектната документация на работния проект с компетентните органи и издаването на разрешение за строеж.

9. Предлагани методи на 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 козовози 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 Оризово – Михайлово 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, прокари и др.; 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 мостовете 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.

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

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.

За реализацията на инвестиционното предложение и след това по време на експлоатацията му не се предвижда водовземане от повърхностни или подземни води, като необходимите количества вода ще се доставят чрез обществено водоснабдяване. При необходимост за работниците ще се доставя питейна бутилирана.

По време на строителството и след това по време на експлоатацията ще се използва и ел. енергия. Строителните площадките ще се електроснабдяват от електро- или дизелови агрегати за извършването на заваръчни и други монтажни работи. В района на гарите ще се използва електроенергия от републиканската електрическа мрежа. При експлоатацията на железопътната линия и съпътстващата я инфраструктура и съоръжения ще се използва електроенергия за подвижния състав, гаровите възли, контролно-измервателните прибори, сигнализацията и другите елементи, свързани с безопасността на технологичните процеси.

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, 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.

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 новите участъци от ж.п. линията и съоръженията и ремонт на съществуващите участъци и гари. 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	Разчистване на строителната полоса, при необходимост.

		упоменатите в 170901, 170902 и 170903	
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. Опасни отпадъци

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

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.

Събиране, съхраняване и транспортиране на битови и строителни отпадъци

Предаването и приемането на битовите и строителните 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.

Битови отпадъци.

Битовите отпадъци, посочени в Таблица 1, ще се събират и транспортират до депо за битови отпадъци по силата на договор с фирмата-концесионер, обслужваща съответната община. 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 “Модернизация на железопътен участък Оризово – Михайлово”. 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.

Събиране, съхранение, транспортиране и третиране на опасни отпадъци

В случай на генериране (при аварийни ситуации) на отпадъци, притежаващи опасни свойства, ще се събират разделно на мястото на образуването (на местата за домунване 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 Оризово – Михайлово се очаква да се генерират и отпадъци основно от ремонтни дейности по линията и по сградния фонд на гарите Оризово, Черна гора, Чирпан, Свобода и Михайлово. 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.

Различните по вид отпадъци, генерирани при експлоатация на железопътната линия в пространството покрай железопътната линия и в района на гарите, ще се събират и 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.

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 ще 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 служителите 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 дерайлирани 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 разгледани 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 общинските администрации;
- 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, заложените 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.

12.3. 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.

12.4. 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.

12.5. 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.

12.6. 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 влагане 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.

12.7. Шум

Завишени шумови нива може да се очакват само по време на строителството на строителната площадка, в резултат на работата на строителната механизация и извършването на различните строително-монтажни работи. За гарантиране спазването на нормативните изисквания за шум за жилищните райони на населените места ще бъде изготвена оценка на акустичната обстановка и шумовото натоварване в територията в съответствие със санитарно-хигиенните изисквания, регламентирани в Наредба №6. При доказана необходимост от намаляване и ограничаване на разпространението на шума ще се проектират и изградят транспортни шумозащитни съоръжения. В настоящия проект е предвидено изграждането на шумозащитни екрани с обща площ 6300 м², разположени в зоните на населените места. Конкретните им технически характеристики, както и точното им местоположение ще бъдат представени на РЗИ –Стара Загора за съгласуване, след като бъде изготвена оценка на акустичната обстановка и шумовото натоварване и бъдат разработени конкретни технически проекти за съоръженията, с което се цели постигане на хигиенните норми за шумови нива в населените места, през които преминава трасето на жп линията.

За предотвратяване на неблагоприятни условия се предвиждат и спазването на следните мерки:

- а) ограничаване на работните часове във времеви 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 „Модернизация на железопътен участък Оризово – Михайлово” 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 6
- 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;
- Разрешение за строеж по реда на ЗУТ.

15. Замяряване и дискомфорт на околната среда.

Реализацията на инвестиционното предложение не е свързана с допълнителна опасност от замяряване 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.

В периода на експлоатацията не се очаква замяряване на атмосферния въздух при електрически задвижваните влакови композиции.

В периода на експлоатацията при констатирано превишение на граничните стойности на нивата на шума за жилищни зони е необходимо да се изпълнят шумозащитни мероприятия в зависимост от вида на защитавания обект, разстояние и др. фактори, които се вземат предвид при анализа и оценката на шумовото въздействие.

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 експлоатацията, 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 и ще се развие изцяло извън границите им. По смисъла на Закона за биологичното разнообразие, в района на инвестиционното предложение, но на значително разстояние от него, се намират следните защитени зони:

1. Чирпански възвишения – BG 0000628 - Защитена зона по Директива 92/43/ЕЕС за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна;
2. Мерицлерска река – BG 0000287- Защитена зона по Директива за местообитанията, която се допира до защитена зона по Директива за птиците;
3. Река Марица – BG 0000578- Защитена зона по Директива за местообитанията, която припокрива защитена зона по Директива за птиците;
4. Марица Първомай – BG 0002081- Защитена зона по Директива за птиците, която припокрива защитена зона по Директива за местообитанията.

Съществуващата железопътна линия в участъка преди с. Самуилово пресича Защитена зона BG0000442 „Река Мартинка“, определена за опазване на природните местообитания и ЗЗ BG0000443 „Река Омуровска“, определена за опазване на природните местообитания. Пресичането е в сравнително тесен участък при премостване на реките, съответно на км 50+110 за р. Омуровска и при км 74+200 за р. Мартинка.

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 предложение, ще се изготви ПУП и ще бъдат проведени процедури за отчуждаване. Прилагаме ситуация на проектното трасе (Приложение 1 – Ситуация на 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.

Новото трасе на жп линията Оризово – Михайлово засяга общините Стара Загора, Чирпан и Братя Даскалови. Участъкът преминава през землищата на град Чирпан и на селата Оризово, Черна Гора, Свобода, Михайлово, Рупките, Малко Тръново, Воденичарово, Самуилово, Партизанин и Гита.

При разработването на техническия проект за ново трасе ще се направи проучване за вида на засегнатите територии. На този етап е установено, че при реализацията на инвестиционното предложение ще бъдат засегнати предимно земеделски земи. При разработване на ПУП ще бъдат определени и размерите и видът на засегнатите територии. Общата площ на земите, които ще бъдат засегнати от реализацията на проекта, по данни от идейния проект е около 1 014 784 кв.м. От тях около 10 дка са територии, попадащи в границите на защитена зона ВГ 0000442 „Река Мартинка“ и 33 ВГ 0000443 „Река Омуровска“. Точният размер на площите на засегнатите територии ще бъде определен след изработването на проектите на ПУП.

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.

На настоящия етап на проектиране не са разработени ПУП за новите участъци на ж.п. линията Оризово-Михайлово. Същите ще се разработят след утвърждаване на вариант за реализация на инвестиционното предложение. Отчуждаването на земите започва след влизане в сила на ПУП- и се извършва по реда на Закона за държавната собственост.

За площите, необходими за реализация на инвестиционното предложение, ще бъдат изготвени ПУП – ПП за землищата на град Чирпан и на селата Оризово, Черна Гора, Свобода, Михайлово, Рупките, Малко Тръново, Воденичарово, Самуилово, Партизанин и Гита.

Общата площ на земите, които ще бъдат засегнати от реализацията на проекта, по данни от идейния проект, е около 1 014 784 кв.м.

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.

Инвестиционното предложение не засяга териториите на намиращите се в района защитени зони:

1. Чирпански възвишения – BG 0000628 - Защитена зона по Директива 92/43/ЕЕС за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна;
2. Мерицлерска река – BG 0000287- Защитена зона по Директива за местообитанията, която се допира до защитена зона по Директива за птиците;
3. Река Марица – BG 0000578- Защитена зона по Директива за местообитанията, която припокрива защитена зона по Директива за птиците;
4. Марица Първомай – BG 0002081- Защитена зона по Директива за птиците, която припокрива защитена зона по Директива за местообитанията.

Съществуващата железопътна линия в участъка преди с. Самуилово пресича Защитена зона BG0000442 „Река Мартинка“, определена за опазване на природните местообитания, а след с. Черна гора пресича 33 BG0000443 „Река Омуровска“, определена за опазване на природните местообитания. Пресичането е в сравнително тесни участъци при премостване на реките, съответно на км 50+110 за р. Омуровска и при км 74+200 за р. Мартинка. ***В тези два участъка проектното трасе на жп линията се развива изцяло по следата на съществуващото, поради което не се очаква негативно въздействие върху природните местообитания, предмет на опазване в двете защитени зони.***

(Приложение 2 – Ситуация на трасето спрямо защитените зони).

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

При пресичането на повърхностни водни обекти е възможно да се получи временно увеличаване на мътността по време на строителството, но като цяло новопостроеното трасе няма да има отражение върху екологичното състояние на повърхностните водни обекти.

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

Реализацията на инвестиционното предложение няма да засегне качеството и регенеративните способности на природните ресурси, тъй като при изработване на идейния проект за избрания сценарий 2, е съобразено постигане на следното:

- постигане на оптимален баланс на земните маси
- минимизиране на площите за отчуждение
- избягване преминаване през препятствия изискващи сложни конструктивни решения

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 и разработените алтернативи, 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 гарите в железопътния участък Оризово – Михайлово.

Прилагаме ситуация на разработените алтернативи за реализиране на модернизацията на железопътната линия в участъка Оризово – Михайлово (Приложение 3 – Ситуация на разработените алтернативи).

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.

Реализирането на инвестиционното предложение предполага известно въздействие върху околната среда.

По време на строителството въздействие ще има върху:

- геоложката основа, почвите и растителността в обхвата на сервитута на пътя;
- атмосферния въздух;
- шум и вибрации по отношение на работещите;

В периода на експлоатация въздействието ще се ограничи основно до замърсяване на приземния въздух и шумово натоварване.

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 работи за оформяне на трасето и оформяне на земното легло, товарене, транспорт и разтоварване на излишните изкопни земни маси.

При тези процеси ще се емитира прах с различен фракционен състав, поради използването на земекопни машини, булдозери, челни товарачи и пр. Използването на такива машини ще е свързано и с изхвърлянето на отработени газове, в чийто състав основните типове емитирани замърсители: серни и азотни оксиди; летливи органични съединения; метан; въглероден оксид; въглероден диоксид; двуазотен оксид; амоняк; кадмий; олово; полициклични ароматни въглеводороди; диоксини и фурани; както и частици (сажди) при изгаряне на дизелово гориво.

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 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.

По време на експлоатация линията ще бъде електрифицирана и ще се използват само електрически задвижвани локомотиви, което предполага, че по време на експлоатация 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 мостовите съоръжения ще има ограничено засягане на повърхностните водни обекти - реките Старата, Омуровска, Мартинка, Текирска, Дуандере и Азмака. За опазване на повърхностните водни обекти от неблагоприятни въздействия, ще се спазват стриктно условията, които ще бъдат постановени в Разрешенията за тяхното ползване. По време на строителство може да се очаква ограничени по време и количество замърсявания с неразтворени вещества.

Теренът, предвиден за реализацията на ИП, към момента не попада в границите на санитарно-охранителни зони (СОЗ), определени по реда на Наредба № 3 от 16.10.2000 г. за условията и реда за проучване, проектиране, утвърждаване и експлоатация на санитарно-

охранителните зони около водоизточниците и съоръженията за питейно-битово водоснабдяване и около водоизточниците на минерални води, използвани за лечебни, профилактични, питейни и хигиенни нужди.

По време на експлоатация не се очаква негативно въздействие върху повърхностните и подземните води.

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. Реализирането на инвестиционното предложение няма да промени почвеното плодородие на съседните терени. Евентуално замърсяване на почвите в сервитута на пътя е възможно при непредвидени аварии.

По време на експлоатация 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 земеделски земи. В малък участък след Черна гора линията преминава през горска територия – основно широколистна гора. Новото трасе в този участък обаче се развива изцяло по следата на съществуващата жп линия и на практика при реализиране на инвестиционното предложение няма да се усвояват нови територии и няма да се засегнат нови участъци от горския масив. Общата площ на засегнатите земеделски земи ще се определи след изготвянето на ПУП – ПП.

Очакваните въздействия по време на строителство са унищожаване на растителността в строителните граници, а по време на експлоатацията – унищожаване в границите на наземната част на трасето.

За ограничаване на въздействието 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 при необходимост залесено с местни растително видове, което ще гарантира възстановяване на унищожетната растителност. Приблизителната площ на територията на старата железопътна линия, която ще подлежи на рекултивация е около 18,195 дка

Трасето на ж.п. линията се развива в леко хълмист и равнинен терен, където обликът на сегашната растителна покривка се определя основно от селскостопанските площи. На селскостопанските площи се отглеждат основно житни и технически култури, както и овощни и лозови насаждения. По-голяма част от площите се обработват, а в изоставените обработваеми земи се срещат видове, които се настаняват на запустели терени, както и

плевелни видове. В необработваемите земи – мери, доминира производна ксерофитна тревна растителност.

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.

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 Оризово - Михайлово 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.

След изготвянето на оценка на акустичната обстановка и шумовото натоварване в територията в съответствие със санитарно-хигиенните изисквания ще бъдат изготвени и конкретни технически проекти за разполагане на шумозащитни съоръжения. Те ще гарантират за фазата на експлоатация на жп линията, че няма да има превишавания на еквивалентните шумови нива, поради което 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

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 в железопътен участък Оризово-Михайлово.

По административно разположение, инвестиционното предложение е на територията на област Стара Загора.

Трасето преминава през защитена зона „Река Мартинка“ с код BG 0000442 по Директивата за местообитанията чрез мостово съоръжение при км 74+200 и през защитена зона „Река Омуровска“ с код BG 0000443 по Директивата за местообитанията чрез мостово съоръжение при км 50+110. ***В тези два участъка проектното трасе на жп линията се развива изцяло по следата на съществуващото, поради което не се очаква негативно въздействие върху природните местообитания, предмет на опазване в двете защитени зони.***

При изпълнението на инвестиционното предложение няма да бъдат засегнати природни местообитания и местообитания на видове, предмет на опазване. Не се очаква фрагментация на видовете. 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 време на експлоатацията
Преки	да	да

Характеристика на въздействието	По време на строителство	По врем на експлоатацията
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 „Модернизация на железопътен участък Оризово - Михайлово“ се развива върху нова следа, която ще премине основно през земеделски територии в следните участъци – за изграждане на байпас при гр. Чирпан, за заобикаляне на кариерата на „Каолин“ АД, южно преди гара Свобода, която се превръща в спирка и за корекция на дългата крива преди влизането в гара Михайлово с цел осигуряване на проектна скорост от 160км/ч.

По административно разположение, инвестиционното предложение е на територията на област Стара Загора, общините Стара Загора, Чирпан и Братя Даскалови.

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	Поддържане на териториите, заети от железопътната инфраструктура.

По време на строителство	По време на експлоатация
съгласуване с общинските администрации.	
Оросяване при сухо и ветровите време на местата за временно съхранение на инертни материали и строителни отпадъци.	
Почистване на местата за временно 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 следствие 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	

По време на строителство	По време на експлоатация
определените за целта места.	
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	
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.	

По време на строителство	По време на експлоатация
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 (в цифров вид):

1. Ситуация на проектното трасе;
2. Ситуация на проектното трасе спрямо Защитените зони;
3. Ситуация на разработените алтернативи;
4. Решение № 27-ПР/2009 г. на МОСВ;
5. Протокол от 30.01.2015 год. на ЕТС при ДП НКЖИ;
6. Писмо № 4800-54/15.05.2015год. на МК – НИИКН.