

# РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ



ДП „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ  
ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

ISO 9001  
BUREAU VERITAS  
Certification



бул. „Кн. Мария Луиза“ №110, София 1233  
тел.: (+359 2) 932 6148

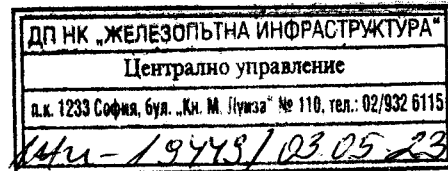
Министерство на околната среда и водите

Вх. № ОВОС-20

www.rail-infra.bg  
a.tolina@rail-infra.bg

ДО  
Г-ЖА РОСИЦА КАРАМФИЛОВА  
МИНИСТЪР НА  
ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ  
гр. СОФИЯ, 1000  
бул. „Мария Луиза“ № 22

София 09.05.2023



На Ваш изх. № ОВОС-20/24.03.2020г.

Към наш изх. № ЖИ-11381/23.03.2020г.

**Относно:** Допълнение към Уведомление за инвестиционно предложение за „Модернизация на жп участък Мездра-Медковец“ на ДП „НКЖИ“

**УВАЖАЕМА ГОСПОЖО КАРАМФИЛОВА,**

Към входящо в МОСВ Уведомление за инвестиционно предложение за „Модернизация на жп участък Мездра – Медковец“ с писмо Ваш вх. № ОВОС-20/24.03.2020г., приложено Ви изпращаме допълнение към него, във връзка с което Ви предоставяме следната информация:

Подаденото с изх. № ЖИ-11381/23.03.2020г. Уведомление за инвестиционно предложение за „Модернизация на жп участък Мездра - Медковец“ касае изграждането на железопътната трасе по следата на идеен проект от 2015г. Разработеният през 2015 г. оптимизиран идеен проект, като цяло следва идейния проект от 2009 г., но с цел намаляване на инвестиционните разходи са променени някои параметри на трасето в план. В отговор на внесеното от ДП НКЖИ Уведомление с писмо Ваш изх. № ОВОС-20/22.04.2020г. е постановено, че ИП в неговата цялост подлежи на процедура по задължителна ОВОС, но преценката за вероятната степен на отрицателно въздействие е, че ИП няма вероятност да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитените зони.

Във връзка с необходимостта от извършването на задължителна ОВОС е проведена процедура по реда на Закона за обществените поръчки и е избран изпълнител за изготвянето на доклада за ОВОС.

През 2021г. е възникнала необходимост от извършването на нова актуализация на идейния проект от 2015г., поради което от страна на НКЖИ като Възложител е проведена процедура по реда на ЗОП за избор на проектант за жп участък Медковец – Мездра

(участъкът е променен от Медковец – Руска Бяла на Медковец - Мездра). В хода на техническото проектиране от избрания проектант, е установено, че на определени места отново се налагат ситуационни измествания на проектното трасе от идейното (представено с Уведомление от 2020г.), засягат се още 10 земища на населени места (описани в т. 4. Местоположение на площадката) и трасето се удължава с 697м. Тези промени не са били включени в информацията към първоначално подаденото Уведомление. В тази връзка и предвид предстоящите стъпки от процедурата по ОВОС, Ви предоставяме информация за новите промени в параметрите на инвестиционното предложение.

### **Характеристика на инвестиционното предложение:**

**1. Резюме на предложението,** *(посочва се характерът на инвестиционното предложение, в т.ч. дали е за ново инвестиционно предложение, и/или за разширение или изменение на производствената дейност съгласно приложение № 1 или приложение № 2 към Закона за опазване на околната среда (ЗООС)*

Железопътен участък Мездра - Медковец е част от Коридор Ориент/Източно-Средиземноморски и е разположен по основната Трансевропейска транспортна мрежа. Основна цел на инвестиционното предложение за „Модернизация на жп участък Мездра – Медковец“ е подобряване на техническите параметри на железопътната линия и внедряване на нови системи за сигнализация и телекомуникация, подобряване комфорта на пътуване и пропускливостта на железопътния транспорт. Реализацията му е свързана с проекта за „Модернизация на железопътната линия „Видин - София“, одобрен с Решение по ОВОС № 1-1/2012 г. на МОСВ.

Железопътната линия Видин - София трябва да бъде приведена в съответствие с европейските регламенти за безопасност и оперативна съвместимост, Директива 2016/797/ЕО на европейския парламент и на съвета от 11 май 2016 година относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността, ТСОС за подсистемите „Инфраструктура“, „Енергия“, „КУС“, „Безопасност в железопътни тунели“ за конвенционална железопътна линия, ТСОС „Достъпност на железопътната система на Съюза за лица с увреждания и лица с намалена подвижност“ и интерфейсите с други ТСОС, както и Наредба № 57 от 09.06.2004 г. за съществените изисквания към железопътната инфраструктура и подвижния състав за осигуряване на необходимите параметри на взаимодействие, оперативност и съвместимост с Трансевропейската железопътна система.

От национална гледна точка проектът подкрепя развитието на важни икономически центрове от Северозападния регион на България (Видин, Монтана, Мездра, Враца, Ботевград), попадащи в обсега на линията, което ще доведе до премахването на социално-икономическите различия на региона с останалите райони за планиране и ще подпомогне изпълнението на плановете за постигане на икономическа и социална кохезия в регионалното развитие на страната.

Железопътният участък, предмет на настоящото инвестиционно предложение, е с обхват от гара Мездра - начало стрелка 1 (НС 1) в нечетната гърловина страна Горна Оряховица по II -ра главна жп линия София - Варна - до начало стрелка 1 (НС 1) в

нечетната гърловина на гара Медковец, страна Брусарци по VII-ма главна жп линия Мездра – Видин. В проекта е включена и реконструкция и модернизация на гара Мездра. Общата дължина на железния път е **86,265** км, съгласно разработения технически проект за участък Мездра – Медковец, който включва и съществуващото трасе в участъка Мездра - Руска Бяла.

Обхватът на настоящия проект за модернизация на железопътен участък Мездра - Медковец включва:

- участъкът Мездра – Медковец е от км 0+975 (без гара Мездра) до км 84+925 (включително гара Медковец - край на проекта) с обща дължина от 83.950 км;
- участъкът на гара Мездра е от км 86+940 до км 89+255 с обща дължина от 2.315 км.

Проектното трасе засяга землищата на следните населени места: с. Брусен, гр. Мездра, с. Крета с. Моравица, с. Руска Бяла, с. Паволче, гр. Враца, с. Нефела, с. Бели извор, с. Власатица, с. Лиляче, гр. Криводол, с. Големо Бабино, с. Уровене, с. Стубел, с. Трифоново, с. Крапчене, с. Николово, гр. Монтана, с. Долно Белотинци, с. Студено буче, с. Вирове, с. Безденица с. Долно Церовене и с. Медковец.

Трасето засяга общини Мездра, Враца, Криводол, Монтана, Якимово и Медковец и области Враца и Монтана.

Инвестиционното предложение за „Модернизация на железопътен участък Мездра – Медковец“, Технически проект 2021 - 2022 г., в своята цялост обхваща следните участъци:

- *Участък № 1:* Гара Мездра. Реконструкция и модернизация по Път 1 от км 86+940.67 до км 89+154.09 и по Път 2 от км 86+948.69 до км 89+255.29 (километриране по II-ра главна жп линия София – Варна);
- *Участък № 2:* Междугарие Мездра – Руска Бяла: от км 0+975 до км 4+625;
- *Участък № 3:* Гара Руска Бяла: от км 4+625 до км 6+575;
- *Участък № 4:* Междугарие Руска Бяла - Враца: от км 6+575 до км 14+325;
- *Участък № 5:* Гара Враца: от км 14+325 до км 16+000;
- *Участък № 6:* Междугарие Враца – Бели извор: от км 16+000 до км 26+600;
- *Участък № 7:* Гара Бели извор: от км 26+600 до км 28+325;
- *Участък № 8:* Междугарие Бели извор – Криводол: от км 28+325 до км 37+150;
- *Участък № 9:* Гара Криводол: от км 37+150 до км 38+650;
- *Участък № 10:* Междугарие Криводол – Стубел: от км 38+650 до км 47+600;
- *Участък № 11:* Гара Стубел: от км 47+600 до км 48+950;
- *Участък № 12:* Междугарие Стубел – Монтана: от км 48+950 до км 59+500;
- *Участък № 13:* Гара Монтана: от км 59+500 до км 61+150;
- *Участък № 14:* Междугарие Монтана – Вирове: от км 61+150 до км 71+525;
- *Участък № 15:* Гара Вирове: от км 71+525 до км 72+950;
- *Участък № 16:* Междугарие Вирове – Медковец: от км 72+950 до км 83+100;
- *Участък № 17:* Гара Медковец: от км 83+100 до км 84+925.

**Участък № 1: Гара Мездра** - Реконструкция и модернизация по Път 1 от км 86+940.67 до км 89+154.09 и по Път 2 от км 86+948.69 до км 89+255.29 (километриране по II-ра главна жп линия София – Варна).

Проектното решение предлага цялостна реконструкция на гара Мездра. Предложеното решение постига проектна скорост от 80 км/ч по II-ра жп линия (по Път 1 и Път 2) и скорост от 50/80 км/ч по VII-ма жп линия (по Път 3 - 1-ви главен ПОК). Всички проектни коловози в гара Мездра са километирани спрямо съществуващата ос приемно здание с км 87+905.

Демонтират се всички съществуващи коловози и жп стрелки. На всички коловози се изгражда ново долно и горно строене с отводняване посредством дренажна система и/или отводнителни канавки.

Предвидени са три нови перона: 1-ви едностранен перон с дължина 270 м и минимална широчина от 4,70 м; 2-ри двустранен перон с дължина 320 м и широчина 5,80/7,50 м и 3-ти двустранен перон с дължина 320 м и широчина 5,00/7,50 м. В двата края на всеки перон са проектирани рампи за достъп на служебен персонал до гаровата площадката. Достъпът на пътниците от приемно здание до 2-ри и 3-ти перони ще се осигури чрез пешеходен подлез или пешеходен надлез.

#### *Описание на съществуваща гара Мездра*

Скоростта на влаковете, преминаващи през гарата по главните коловози (по II-жп главна жп линия София – Варна), е 70 км/ч.

Коловозите от 1-ви до 10-ти, както и 2а, 1-ви и 2-ри изтеглителни са електрифицирани. Към настоящия момент в експлоатация са коловозите от 1-ви до 9-ти и 19-ти кантарен коловоз. Останалите коловози не са в експлоатация, като на някои коловози са демонтирани жп стрелките.

Гарата разполага с четири пътнически перона. Достъпът до пероните е осигурен чрез пешеходни преминавания през коловозите.

В района на гарата е разположено локомотивно депо – Мездра, чиито коловози са свързани с 9-ти коловоз чрез стрелки с №№ 41 и II.

Гарата не е била обект на разглеждане и разработване в идейния проект. Съгласно предвижданията на техническия проект гара Мездра изцяло се реконструира, като местоположението ѝ остава същото.

#### **Участък № 2: Междугарие Мездра – Руска Бяла** - от км 0+975 до км 4+625

Проектна скорост в участъка – 80/100 км/ч.

След жп стрелка № 10 проектната ос по VII-ма жп линия следва съществуващия коловоз от км 0+975 до км 2+700, като са запазени съществуващите параметри в план и профил, т. к. трасето преминава през градската среда на гр. Мездра, в която са изградени множество изкуствени съоръжения. В този участък проектната скорост е 80 км/ч. На км 1+750 проектният коловоз се сближава с коловоза, идващ от гара Мездра Юг. Коловозът от гара Мездра Юг е в обхвата на проекта от км 1+743,96 (НПК) до проектна гара Руска Бяла. Двата коловоза (от Мездра и от Мездра Юг) са успоредни.

На км 2+651.32 започва дясна хоризонтална крива, посредством която двата проектни коловоза се отдалечават от съществуващите в северна посока с до 250м, а проектната скорост се увеличава на 100 км/ч. Двата проектни коловоза са разположени

между съществуващата жп линия Мездра – Руска Бяла и съществуващия асфалтов път (продължение на ул. „Христо Ботев“, гр. Мездра). След км 4+625 проектните коловози навлизат в участъка на нова жп гара Руска Бяла.

В идейния проект е разгледано съществуващото положение на жп линията, а в техническия проект е предвидено двата коловоза (от гара Мездра и гара Мездра-Юг) да се реконструират, като след напускане на урбанизираната територия на град Мездра проектното трасе се отдалечава от съществуващото в северна посока на разстояние до 250 м.

### **Участък № 3: Гара Руска Бяла - от км 4+625 до км 6+575**

Проектна скорост по 4-ти главен коловоз – 160 км/ч.

Нова гара Руска Бяла е разположена на около 1 км източно от съществуващата, като проектна ос приемно здание е на км 5+847. Гарата е възлова, като във входната гърловина се включват направленията от Столник и Мездра.

Предвижда се проектна схема на гара Руска Бяла с коловозно развитие за еднопътна жп линия в посока гара Враца. Коловозното развитие на гарата предлага четири електрифицирани приемно-отправни коловоза. В двата края на всеки перон са проектирани рампи за достъп на служебен персонал до гаровата площадката.

До 1-ви перон е проектирано ново приемно здание, паркинг за автомобили и нов асфалтов път за достъп до гарата. Достъпът на пътниците от приемно здание до пероните е осигурен чрез нов пешеходен надлез. Пешеходният надлез е съоръжен с асансьори, с които се осигурява достъп на лица с намалена подвижност.

#### *Описание на съществуваща гара Руска Бяла*

Коловозното развитие на съществуващата гара е, както следва: 1-ви приемно-отправен коловоз; 2-ри главен приемно-отправен коловоз; 3-ти главен приемно-отправен коловоз.

Гарата разполага с три пътнически перона: 1-ви едностранен перон пред приемно здание; 2-ри двустранен перон между 1-ви и 2-ри коловоз; 3-ти двустранен перон между 2-ри и 3-ти ПОК. Достъпът до пероните е осигурен чрез пешеходни преминавания през коловозите.

В идейния проект е разгледано съществуващото положение на гара Руска Бяла. Съгласно предвижданията на техническия проект съществуваща гара Руска Бяла се премахва, а на 1 км в югоизточна посока е проектирана нова гара Руска Бяла.

### **Участък № 4: Междугарие Руска Бяла – Враца - от км 6+575 до км 14+325**

Проектна скорост в участъка - 160 км/ч.

Междугарието Руска Бяла – Враца е проектирана за еднопътна жп линия. След проектна гара Руска Бяла следва дясна хоризонтална крива, като трасето се отправя в северозападна посока. Преминава през хълмист масив в изкоп с дълбочина до 20 м. На км 7+954, км 8+900 и на км 9+865 пресича съществуващата жп линия Руска Бяла – Враца.

При км 10+800 проектната ос се сближава до съществуващата жп линия на около 7.50 м, като на същия километър северно от жп трасето е разположено съществуващото депо за отпадъци на гр. Враца. Депото не се засяга, като проектната жп линия отстои от най-близката ограда на разстояние 41 м. На км 12+183 проектното трасе минава под

съществуващия пътен надлез на път Е79, като не засяга съоръжението, т. к. е разположено върху оста на съществуващата жп линия.

Проектната ос продължава в права, следвайки съществуващата жп линия, като отстои от съществуващия коловоз (Път 1) на около 50-80 см. На км 14+325 е края на участъка Руска Бяла – Враца.

В този подучастък няма големи разлики в местоположението на проектните по идейния и техническия проект трасета. В техническия проект е оптимизирана (намалена) дължината на жп мостовете. Проектното трасе преди гара Враца е съобразено с наличието на преносния газопровод за ПГХ Чирен, като е отместено на нормативно разстояние.

#### Участък № 5: Гара Враца - от км 14+325 до км 16+000

Проектна скорост по главния коловоз - 120 - 80 км/ч.

Предвижда се проектна схема на гара Враца с коловозно развитие за еднопътна жп линия. В предложеното коловозно развитие е възприето: междугарие<sup>то</sup> Руска Бяла – Враца, както и междугарие Враца - Бели извор, е са за еднопътна жп линия, като главният коловоз Път 1 преминава през гара Враца по 3-ти главен ПОК, а Път 2 - по 2-ри ПОК, който в изходната гърловина е свързан с главен коловоз - Път 1.

Проектното решение на гара Враца предлага реконструкция, като се постига проектна скорост по главните коловози от 120 – 80 км/ч. Гарата е I-ва категория, проектирана в лява и дясна хоризонтални криви с дълга права между тях. Ос съществуващо приемно здание е на проектен км 15+664.47.

Коловозното развитие на гарата предлага седем електрифицирани приемно-отправни коловоза.

Проектното решение предлага и седем изтеглители/предпазни/рампени коловози.

В двата края на всеки перон са проектирани рампи за достъп на служебен персонал до гаровата площадката. Достъпът на пътниците от приемно здание и предгаровия площад до 2-ри и 3-ти перони ще се осигури чрез реконструкция на съществуващия пешеходен подлез на км 15+674,46.

Проектът предвижда реконструкция на съществуващото приемно здание.

Проектирани са ниско разтоварище и рампа, които са предвидени в зоната на съществуващата товарна гара.

#### *Описание на съществуваща гара Враца*

Коловозното развитие на съществуващата гара е както следва: 1-ви приемно-отправен коловоз; 2-ри приемно-отправен коловоз; 3-ти главен приемно-отправен коловоз; 4-ти приемно-отправен коловоз; 5-ти приемно-отправен коловоз; 6-ти приемно-отправен коловоз; 7-ми разпределителен коловоз; 8-ми разпределителен коловоз; 9-ти разпределителен коловоз; 10-ти разпределителен коловоз; 11-ти глух коловоз; 12-ти глух коловоз; 13-ти глух коловоз; 14-ти глух коловоз; 15-ти глух коловоз; 16-ти глух коловоз – (демантиран); Изт. Би изтеглителен коловоз; Изт. Ру изтеглителен коловоз.

В гара Враца е извършвана товаро-разтоварна дейност на общо 5 разтоварища с дължини от 203 м до 74 м, съоръжени с кранове, общо ниско разтоварище 150 м/30 м, рампи с дължина 140 м и 85 м.

От гарата излизат 10 индустриални жп клона.

Приемното здание на гарата е от лявата страна по километража, с недовършен тунел за пътници, с излази във фоайето и на предгаровия площад, без излази на пероните.

Гарата разполага с три пътнически перона: 1-ви едностранен перон пред приемно здание; 2-ри двустранен перон между 1-ви и 2-ри коловоз; 3-ти двустранен перон между 3-ти и 4-ти ПОК. Достъпът до пероните е осигурен чрез пешеходни преминавания през коловозите.

Няма съществени различия между идеята и техническата фаза.

**Участък № 6: Междугарие Враца – Бели извор - от км 16+000 до км 26+600**

Проектна скорост в участъка - 160 км/ч (80 км/ч).

След проектна гара Враца следва дясна хоризонтална крива с  $R=400$  м, като проектната скорост в кривата е намалена на 80 км/ч. В междугарието Враца – Бели извор това е единственото намаление на скоростта, като в останалата част скоростта е 160 км/ч. Причината за по-ниската скорост, е че трасето преминава през урбанизираната територия на гр. Враца, в която са изградени улици, пътни надлези и др., с които проектната жп линия следва да се съобрази.

На км 16+237.35 започва проектна права, която е разположена отдясно на съществуващата жп линия на разстояние от 4.20 до 4.60 м. В участъка от км 16+936.64 до км 17+589.59 са проектирани две паралелни отмествания на трасето с цел преминаване под двата съществуващи пътни надлеза съответно на км 17+229.81 и км 17+301.76. На км 17+730.08 е проектирана спирка Враца, като перонът е разположен отдясно на коловоза. Проектът предвижда реконструкция на съществуващата спирка Враца – нова жп линия, нов перон и навес.

На км 18+965.37 проектната ос пресича съществуващата жп линия, като преминава отляво на нея. Проектната ос отстои от съществуващата на разстояние от около 5 м. На км 20+000 проектната жп линия излиза от урбанизираната територия, като продължава в северозападна посока. На км 21+025.29 жп линията се пресича с републиканския път Е79, като е предвиден пътен надлез. Трасето минава от изток на село Бели извор, като се включва в съществуващата права на гара Бели извор.

Трасето пресича на три пъти река Въртешница (Лева) съответно на км 23+968,96, на км 25+630 и на км 26+552 посредством нови жп мостове.

От км 22 до км 26 проектното трасе по технически проект се отмества в северна посока на до 100 м с цел по-добро вписване в терена.

**Участък № 7: Гара Бели извор - от км 26+600 до км 28+325**

Проектна скорост по главния коловоз – 160 км/ч.

Предвижда се проектна схема на гара Бели извор с коловозно развитие за еднопътна жп линия. Схемата е съобразена с решението за двупътната жп линия, което позволява в бъдеще време лесно надграждане на гарата до схема за двупътна жп линия.

Проектното решение на гара Бели извор предлага цялостна реконструкция на гарата, изцяло нова инфраструктура, като се постига проектна скорост по главните коловози от 160 км/ч. Гарата е разменна, проектирана в дясна хоризонтална крива с ос съществуващо приемно здание на км 27+051.43.

В предложеното коловозно развитие за еднопътна жп линия е възприето: 2-ри коловоз се разглежда като неглавен, а само като приемно-отправен; главният коловоз от междугарията Враца - Бели извор и Бели извор - Криводол преминава през гарата по 3-ти главен коловоз (бъдещ Път 1).

Коловозното развитие на гарата предлага четири електрифицирани приемно-отправни коловоза и шест изтеглителни/предпазни коловоза

Достъпът на пътниците от новото приемно здание до 2-ри перон е осигурен чрез нов пешеходен надлез на км 27+100, оборудван с асансьор за достъп на лица с намалена подвижност.

На 4-ти глух (рампен) коловоз е проектирано ниско разтоварище с широчина 20 м и дължина 100 м и товаро-разтоварна рампа към него.

#### *Описание на съществуваща гара Бели извор*

Коловозното развитие на съществуващата гара е както следва: 1-ви глух (изтеглителен) коловоз; 2-ри главен приемно-отправен коловоз; 3-ти приемно-отправен коловоз; 4-ти приемно-отправен коловоз. Гарата разполага с три пътнически перона: 1-ви едностранен перон пред приемно здание; 2-ри двустранен перон между 1-ви Г и 2-ри коловоз; 3-ти двустранен перон между 2-ри и 3-ти ПОК.

Достъпът до пероните е осигурен чрез пешеходни преминавания през коловозите.

*Няма съществени различия между идейната и техническата фаза.*

#### **Участък № 8: Междугарие Бели извор – Криводол - от км 28+325 до км 37+150**

Проектна скорост в участъка – 160 км/ч.

След нова гара Бели извор проектното трасе се отправя в посока север-североизток, отляво на съществуващата жп линия и на разстояние от 40 до 60 м от нея. На км 28+866.85 започва лява хоризонтална крива, с която проектното трасе навлиза в с. Власатица. На км 29+775 е проектирана нова спирка Власатица, след която с дясна хоризонтална крива жп линията излиза от с. Власатица и се насочва в североизточна посока. При км 32+000 проектната жп линия се сближава със съществуващата на разстояние от 8.50 м без да я засяга, след което се отдалечава.. Жп линията продължава в посока север-северозапад и се включва в првата на гара Криводол.

*В идейния проект са били проектирани 3 бр. жп тунела с обща дължина от 1230 м, а трасето е минавало на около 400 м западно от с. Власатица без да се предвижда нова жп спирка. Съществуващата жп спирка е била предвидена за закриване.*

*Съгласно техническия проект железопътното трасе следва до голяма степен съществуващата жп линия, като преминава през с. Власатица, за което се предвижда нова жп спирка Власатица. За минимизиране на площите за отчуждаване, необходими за преминаване на новата жп линията през урбанизираната територия на село Власатица, е проектирана жп естакада с дължина 325 м.*

#### **Участък № 9: Гара Криводол - от км 37+150 до км 38+650**

Проектна скорост по главния коловоз е 160 км/ч.

Предвижда се проектна схема на гара Криводол с коловозно развитие за еднопътна жп линия. Схемата е съобразена с решението за двупътната жп линия, което позволява в бъдеще време лесно надграждане на гарата до схема за двупътна жп линия.



Проектното решение на гара Криводол предлага цялостна реконструкция, нова инфраструктура, като се постига проектна скорост по главните коловози от 160 км/ч. Гарата е разменна, проектирана в права с ос съществуващо приемно здание на км 37+924.08.

Коловозното развитие на гарата предлага 4 (четири) електрифицирани приемно-отправни коловоза.

Проектното решение предлага девет изтеглителни/предпазни/рампени коловози.

В двата края на всеки перон са проектирани рампи за достъп на служебен персонал до гаровата площадката. Достъпът на пътниците от приемно здание до 2-ри перон ще се осигури чрез реконструкция на съществуващия пешеходен подлез на км 37+951.80.

#### *Описание на съществуваща гара Криводол*

Коловозното развитие на съществуващата гара е както следва: 1-ви товаро-разтоварен коловоз; 2-ри, главен приемно-отправен коловоз; 3-ти и 4-ти приемно-отправни коловози; 5-ти отправен коловоз; 6-ти гаражен (глух) коловоз. Специални коловози в гарата са: 1-ви товаро-разтоварен коловоз; 1-ви глух (товаро-разтоварен) коловоз; 2-ри глух (товаро-разтоварен) коловоз.

Гарата разполага с три пътнически перона: 1-ви едностранен перон пред приемно здание; 2-ри двустранен перон между 1-ви и 2-ри ПОК; 3-ти двустранен перон между 2-ри и 3-ти ПОК. Достъпът до пероните е осигурен чрез пешеходни преминавания през коловозите.

Няма съществени различия между идейната и техническата фаза.

#### **Участък № 10: Междугарие Криводол – Стубел - от км 38+650 до км 47+600**

Проектна скорост в участъка е 160 км/ч.

Проектната жп линия минава южно от с. Уровене, а на км 44+057.02 пресича газопровод - собственост на Булгартрансгаз. На км 46+030.92 се намира входния портал на тунел № 1, който е с дължина 600 м. След тунела жп линията пресича няколко дерета посредством водостоци, след което тангира в правата, на която е разположена нова жп гара Стубел.

В идейния проект е използван минимален хоризонтален радиус от  $R=2100$  м, който е довел до ограничаване на възможността трасето да се съобрази с теренните дадености. Поради това е проектиран жп тунел с дължина от  $L=1350$  м, за който съгласно ТСОС при тунели по-дълги от 1000 м се налага проектиране на допълнителни евакуационни шахти и/или успоредна тунелна галерия за осигуряване на безопасен маршрут при евакуация. Има изисквания също и за множество допълнителни системи за наблюдение, сигнализиране, противопожарни системи и др., с което строителната стойност на съоръжението се увеличава значително.

В техническия проект минималният хоризонтален радиус е  $R=1500$  м, което дава значително по-голяма гъвкавост за планиране на проектната ос в сравнение с условията при идейния проект. Жп трасето е вписано по-добре в релефа на терена. От гара Криводол до км 44 трасето по технически проект се развива южно на трасето по идеен проект и отстои на до 350 м. След км 44 двете трасета разменят ориентацията си (север – юг), като при трасето по технически проект е проектиран жп тунел с  $L=600$  м. Проектирани са и четири нови мостови съоръжения с обща дължина от 648 м.

**Участък № 11: Гара Стубел - от км 47+600 до км 48+950**

Проектна скорост по главния коловоз - 160 км/ч

Предвижда се проектна схема на гара Стубел с коловозно развитие за еднопътна жп линия. Схемата е съобразена с решението за двупътната жп линия, което позволява в бъдеще време лесно надграждане на гарата до схема за двупътна жп линия.

Проектното решение на гара Стубел предвижда изграждане на нова разменна гара за скорост по главния коловоз от 160 км/ч. Гарата е проектирана в права с ос приемно здание на км 48+302

Коловозното развитие на гарата предлага три електрифицирани приемно-отправни коловоза.

Проектното решение предлага и следните изтеглителни/предпазни/рампени коловози: 1-ви глух (предпазен) коловоз; 2-ри глух (предпазен) коловоз; 3-ти глух (предпазен) коловоз; 4-ти глух (предпазен) коловоз; 5-ти глух (рампен) коловоз.

В двата края на всеки перон са проектирани рампи за достъп на служебен персонал до гаровата площадката. Достъпът на пътниците от приемно здание до 2-ри перон е осигурен чрез нов пешеходен надлез на км 48+279,36. Пешеходният надлез е съоръжен с асансьори, с които се осигурява достъп на лица с намалена подвижност.

Нова гара Стубел е проектирана в изкоп с височина от 3 м до 5 м. От с. Стубел до нова гара Стубел е проектиран асфалтов път с дължина около 2.1 км.

В идейния проект направлението на трасето (гарата) е в посока северозапад, а в техническия проект е в посока запад. Гара Стубел по технически проект е разположена на около 200 м южно от тази по идеен проект.

**Участък № 12: Междугарие Стубел – Монтана - от км 48+950 до км 59+500**

Проектна скорост в участъка – 160 км/ч.

След нова гара Стубел следва дясна хоризонтална крива, която насочва трасето в северозападна посока. В хоризонталната крива попада нов жп мост на км 50+177,83 с дължина 525 м.

При км 51+000 проектното трасе минава на около 140 м североизточно от м. Чаплешка могила, след което се отправя в западна посока. Минава между селата Трифоново и Крапчене, пресича с жп мост река Шугавица, като при км 53+600 се сближава с републикански път Е79. На км 54+270,78 е предвиден нов жп мост, чрез който се преминава над пътната инфраструктура (републикански път II-13).

На км 54+585 е проектирана нова жп спирка Крапчене. Отдясно на жп линията е проектиран пътнически перон с дължина 200 м и широчина от 3 м. От с. Крапчене до спирката е проектиран нов асфалтов път с паркинг. След спирка Крапчене следва дясна хоризонтална крива, която насочва проектната жп линия към долината на река Шугавица.

На км 56+080 започва тунел № 2, който е с дължина от L=334 м. След изходния портал на тунела (км 56+414) жп трасето се отправя в северна посока, като минава между река Шугавица и съществуващото депо за отпадъци на гр. Монтана. В участъка от км 55+800 до км 57+300 жп линията се сближава и пресича със съществуващ преносен газопровод - собственост на Булгартрансгаз, който предстои да бъде изместен, за да се осигурят нормативните отстояния между двете инфраструктури. Трасето продължава в

северозападна посока като минава покрай с. Николово от югозапад-запад. Пресича асфалтовия път за селото на км 58+614,64, като ще се проектира нов пътен надлез.

На км 59+500 е края на междугарието Стубел - Монтана, след което следва нова жп гара Монтана.

От гара Стубел до км 51 железопътното трасе по идеен проект е в права с направление северозапад като в този обхват е проектиран жп мост с  $L=840$  м. В същия обхват трасето по технически проект се отдалеча в южна посока до 700 м, като е проектиран по-къс жп мост с  $L=525$  м.

В зоната на село Крапчене двата проекта се сближават, като този по идеен проект изисква отчуждаване на по-голям брой обитавани частни имоти, включително голяма част от стопански имот. В техническия проект трасето е изместено към пътния възел на републикански път Е-79, като не се засягат обитавани жилищни имоти.

От км 54 до гара Монтана трасето по идейния проект минава между складове за съхранение на взривоопасни вещества (ССВВ) и депото за строителни отпадъци на гр. Монтана. В същата зона е проектиран жп тунел с дължина  $L=1135$  м, който отново е по-дълъг от 1000 м, което увеличава значително строителната му стойност. В допълнение изходният портал на тунела се намира на около 425-500 м от ССВВ.

Основната цел при техническото проектиране е била проектното трасе да се отдалечи максимално от ССВВ, като същевременно да не навлиза и в защитена зона „Пъстрина“ от Натура 2000. Предвид поставената цел, след км 54 проектното трасе се отправя в посока север-северозапад, като минава в близост до р. Шугавица, минавайки източно на депото за строителни отпадъци на гр. Монтана. Преди депото за строителни отпадъци е проектиран нов жп тунел с дължина  $L=334$  м, който е със 801 м по-къс от тунела, проектиран в идейната фаза.

След депото за строителни отпадъци трасето продължава в северозападна посока, минавайки от юг-югозапад на село Николово, след което следва нова гара Монтана.

### **Участък № 13: Гара Монтана - от км 59+500 до км 61+150**

Проектна скорост по главния коловоз – 160 км/ч.

Предвижда се проектна схема на гара Монтана с коловозно развитие за еднопътна жп линия. Схемата е съобразена с решението за двупътна жп линия, което позволява в бъдеще време лесно надграждане на гарата до схема за двупътна жп линия.

Проектното решение на гара Монтана предвижда изграждане на нова възлова гара за скорост по главния коловоз от 160 км/ч. Гарата е проектирана в права с ос приемно здание на км 60+142,11. От гарата се отделят коловози по направленията: Берковица и Бойчиновци.

В предложеното коловозно развитие за еднопътна жп линия е възприето: 4-ти коловоз се разглежда като неглавен, а само като приемно-отправен; главният коловоз от междугарията Стубел – Монтана и Монтана – Вирове преминава през гарата по 3-ти главен коловоз.

Коловозното развитие на гарата предлага пет електрифицирани приемно-отправни коловоза.

Проектното решение предлага и следните изтеглители/предпазни/рампени коловози: 1-ви глух (предпазен) коловоз; 2-ри глух (изтеглителен) коловоз; 3-ти глух (изтеглителен) коловоз; 4-ти глух (предпазен) коловоз; 5-ти глух (рампен) коловоз; 6-ти глух (предпазен) коловоз; 7-ми глух (предпазен) коловоз; 1-ви Гаражен коловоз; 2-ри Гаражен коловоз.

В нова гара Монтана е проектиран нов дежурен пункт за поддържане на контактната мрежа, като двата му коловоза (гаражните) са свързани с входната гърловина. Към дежурния пункт са проектирани два коловоза: 1-ви Гаражен коловоз; 2-ри Гаражен коловоз. Проектът предвижда и нова тягова подстанция Монтана.

В двата края на всеки перон са проектирани рампи за достъп на служебен персонал до гаровата площадката. Достъпът на пътниците от приемно здание до 2-ри и 3-ти перони е осигурен чрез новия пешеходен подлез на км 60+159.64, който е оборудван с асансьори за осигуряване на достъп на лица с намалена подвижност.

Нова гара Монтана е проектирана в насип с височина от около 4-5 м. На км 60+525.49 е проектиран жп мост с дължина от  $L=184$  м, чрез който нова гара Монтана пресича река Огоста.

Съгласно техническия проект нова гара Монтана отстои на 600 м североизточно от тази по идейния проект.

#### Участък № 14: Междугарие Монтана – Вирове - от км 61+150 до км 71+525

Проектна скорост в участъка – 160 км/ч.

След нова жп гара Монтана е проектирана дясна хоризонтална крива, след която трасето се отправя в северна посока. На км 61+556.46 проектната ос пресича съществуващата жп линия Монтана – Бойчиновци, като новата жп линия е с около 4 м по-високо спрямо съществуващата. Това не позволява пресичане на двата коловоза на различни нива, което налага по време на строителството демонтиране на съществуващата жп линия между двата нови коловоза (за Берковица и за Бойчиновци), излизащи от нова гара Монтана.

На км 62+677,63 проектната жп линия пресича съществуващ републикански път III-816, като се предвижда изграждане на нов пътен надлез, а на км 63+992,96 проектната жп линия пресича съществуващ републикански път II-81, като е предвиден нов жп мост с дължина  $L=19$  м. За преодоляване на местността Луков дол на км 65+113.08 е проектиран нов жп мост с дължина  $L=463$  м. Трасето продължава в посока север-северозапад, като до км 69+000 преминава главно през земеделски имоти. Следва пресичане на горски масив, в края на който е проектиран жп мост на км 69+811.73 с дължина  $L=401$  м. След моста проектното трасе минава покрай с. Вирове на разстояние около 500-700 м. На км 71+525 завършва участъка на междугарието, след което следва нова гара Вирове.

В идейния проект след гара Монтана трасето продължава в северозападно направление като на км 71 е проектирана нова жп гара Безденица.

В техническия проект проектното трасе от км 69 продължава в посока север, като минава между селата Безденица и Вирове. Проектното трасе е по-близо до село Вирове, като отстои на около 330 м. В тази зона е проектирана и нова жп гара Вирове, а гара Безденица отпада.

**Участък № 15: Гара Вирове - от км 71+525 до км 72+950**

Проектна скорост по главния коловоз – 160 км/ч.

Предвижда се проектна схема на гара Вирове с коловозно развитие за еднопътна жп линия. Схемата е съобразена с решението за двупътната жп линия, което позволява в бъдеще време лесно надграждане на гарата до схема за двупътна жп линия.

Проектното решение на гара Вирове предвижда изграждане на нова разменна гара за скорост по главния коловоз от 160 км/ч. Гарата е проектирана в права с ос приемно здание на км 72+229.

Коловозното развитие на гарата предлага три електрифицирани приемно-отправни коловоза. Проектното решение предлага и четири изтеглителни/предпазни/рампени коловози

В двата края на всеки перон са проектирани рампи за достъп на служебен персонал до гаровата площадката. Достъпът на пътниците от приемно здание до 2-ри перон е осигурен чрез нов пешеходен подлез на км 72+275, за който са предвидени асансьори за осигуряване на достъп на лица с намалена подвижност.

Нова гара Вирове е проектирана в хоризонтала - 0 ‰.

Проектирано е приемно здание, паркинг за автомобили и нов асфалтов път за достъп до жп гарата.

**Участък № 16: Междугарие Вирове – Медковец - от км 72+950 до км 83+100**

Проектна скорост в участъка – 160 км/ч.

След нова жп гара Вирове проектната жп ос продължава в права в посока север-североизток. На км 76+831.40 проектното трасе пресича съществуващата жп линия. Следва пресичане с река Цибрица, над която жп линията преминава с нов жп мост на км 77+235, с дължина  $L = 60$  м.

На км 77+659.89 започва лява хоризонтална крива, след която трасето се насочва в северозападна посока. Преминава на около 1 км западно от съществуваща спирка Долно Церовене и продължава в права, пресичайки на км 80+731.00 с жп мост  $L = 122$  м река Слатина. На км 80+914.55 следва пресичане на съществуващата жп линия. На км 83+100 завършва междугарието и проектното трасе навлиза в нова гара Медковец.

В идейния проект след гара Безденица трасето на жп линията преминава на около 600 м западно от с. Безденица, след което се отправя в северна посока, като в края на подучастъка се включва в нова гара Медковец. В това междугарие общата дължина на жп мостовете е около 805 м.

В техническия проект след гара Вирове трасето продължава в посока север – северозапад, като с подходящо планиране общата дължина на жп мостовете е намалена на 285 м. В зоната след гара Вирове трасето по технически проект отстои от това по идеен проект на около 3800 м в източна посока. С приближаване към с. Медковец проектната жп линия се сближава с тази от идейния проект, като в края на подучастъка се включва в нова гара Медковец.

**Участък № 17: Гара Медковец - от км 83+100 до км 84+925.**

Проектна скорост по главния коловоз – 160 км/ч.

Предвижда се проектна схема на гара Медковец с коловозно развитие за еднопътна жп линия. Схемата е съобразена с решението за двупътната жп линия, което позволява в бъдеще време лесно надграждане на гарата до схема за двупътна жп линия.

От направените проучвания на съществуващата гара Медковец и съгласно ОУП на община Медковец, се установи, че съществуващото приемно здание на гарата е със статут на недвижима културна ценност. Предвид това схемата на коловозното развитие на нова гара Медковец е решена така, че да не засяга съществуващото приемно здание. Новото приемно здание на гара Медковец е изместено на около 300 м в югоизточна посока от съществуващото.

Проектното решение на гара Медковец предвижда изграждане на нова гара за скорост по главния коловоз от 160 км/ч. Гарата е възлова, проектирана в права с ос ново приемно здание на км 83+691.

Коловозното развитие на гарата предлага пет електрифицирани приемно-отправни коловоза. Проектното решение предлага и шест изтеглителни/предпазни/рампени коловози.

Проектирани са ниско разтоварище и рампа. Разтоварището е с дължина 100 м и ширина 20 м, а рампата е с дължина 75 м и ширина 20 м. Двете площадки са свързани с преходна рампа за директен достъп. Достъпът до площадките е осигурен чрез нов обслужващ път.

Проектиран е нов дежурен пункт за поддържане на контактната мрежа, разположен в изходната гърловина. Дежурният пункт е преместен в зоната на входната гърловина, като предлага два коловоза: 1-ви Гаражен коловоз; 2-ри Гаражен коловоз. Причината за преместването е гаражните коловози на пункта да не пресичат съществуващия републикански път III-8105. На км 84+652,73 се предвижда нов пътен надлез на мястото на съществуващия жп прелез. Поради близостта на уличната мрежа и частни имоти до проектния пътен надлез, се цели пресичане на минимален брой коловози от бъдещото пътно съоръжение. В настоящото проектно решение на жп гарата се предвижда републиканският път да пресече само двата главни коловоза – 2-ри (за Брусарци) и 3-ти (за Дъбова махала).

До 1-ви перон е проектирано ново приемно здание, паркинг за автомобили и нов асфалтов път за достъп до жп гарата.

#### *Описание на съществуваща гара Медковец*

Коловозното развитие на съществуващата гара е както следва: 1-ви товаро-разтоварен коловоз – демонтиран; 2-ри главен приемно-отправен коловоз; 3-ти приемно-отправен коловоз; 4-ти приемно-отправен коловоз; 5-ти приемно-отправен коловоз – демонтиран. Специални коловози в гарата: „Силуза“ товаро-разтоварен коловоз – демонтиран.

Гарата разполага с два двустранни пътнически перона: 1-ви перон и 2-ри перон. Достъпът до пероните е осигурен чрез пешеходни преминавания през коловозите

Няма съществени различия между идейната и техническата фаза. Съществуваща гара Медковец цялостно се реконструира, като запазва съществуващото си местоположение.

**2. Описание на основните процеси, капацитет, обща използвана площ; необходимост от други, свързани с основния предмет, спомагателни или**

**поддържащи дейности, в т.ч. ползване на съществуваща или необходимост от изграждане на нова техническа инфраструктура (пътища/улици, газопровод, електропроводи и др.); предвидени изкопни работи, предполагаема дълбочина на изкопите, ползване на взрив.**

Инвестиционното предложение за „Модернизация на жп участък Мездра – Медковец“, предвижда изграждане на жп линия, която да обслужва населението, вътрешния и международния товарен трафик. Основният технологичен процес при експлоатацията на инвестиционното предложение е предлагане на железопътни транспортни услуги (транспортване на пътници и товари). Съпътстващи процеси са развитието, ремонтът и поддръжката на ж.п. инфраструктурата, ж.п. съоръженията и подвижния състав.

Проектът осигурява оперативна съвместимост на инфраструктурата, оборудването, системите за управление, експлоатация и безопасност, както и свързаност с европейските жп мрежи чрез прилагането на унифицирани стандарти.

Основните дейности, свързани с реализацията на проекта са:

- изграждане на железен път;
- изкопни работи с дълбочина до 16 - 17 м;
- изграждане на насипи с височина до 12 м;
- изграждане на системи за сигнализация и телекомуникация, канална мрежа за оптичен кабел, изграждане на нова контактна мрежа, стълбове и фундаменти;
- изграждане на пътни връзки, изграждане на надлези и подлези при пресичания с пътища от републиканската пътна мрежа, общински и селскостопански пътища;
- изграждане на нови ж.п. гари и нови пътни връзки за обслужване на гарите и товаро-разтоварните дейности към тях.

Необходимите площи за реализиране на инвестиционното предложение възлизат приблизително на около 4 230дка.

Реализацията на настоящия проект ще доведе до премахването на социално-икономическите различия на региона с останалите райони за планиране. Ще подпомогне за постигането на икономическа и социална кохезия в регионалното развитие на страната.

По отношение на железопътната инфраструктура ще се постигнат следните резултати:

- Увеличаване на проектната скорост;
- Подобряване съществуващата геометрия на железния път;
- Строителен габарит 1-СМ-2/ГС, съгласно ТСОС и Заповед № 601/21.03.2018 г. на Генералния директор на ДП НКЖИ;
- Категория линия Р4-Р5-F1\*, съгласно изискванията на ТСОС „Инфраструктура“ на конвенционална железопътна система (Регламент 1299/2014) и заповед №601/21.03.2018 г. на Генералния директор на ДП НКЖИ;
- Тип на релсите 60E1 (UIC60);

- Земно платно, в съответствие с изискванията на Наредба № 55/29.01.2004 г. за проектиране и строителство на железопътни линии, железопътни гари, железопътни прелези и други елементи от железопътната инфраструктура;
- Реконструкция и/или изграждане на нови отводнителни съоръжения;
- Модернизация на съоръженията на контактната мрежа. Изграждане на външно LED осветление на гаровите райони;

**3. Връзка с други съществуващи и одобрени с устройствен или друг план дейности в обхвата на въздействие на обекта на инвестиционното предложение, необходимост от издаване на съгласувателни/разрешителни документи по реда на специален закон; орган по одобряване/разрешаване на инвестиционното предложение по реда на специален закон:**

Подготовката на проект „Модернизация на жп участък „Мездра – Медковец“ е предвидено за финансиране по Механизъм за свързаност на Европа (МСЕ). Реализацията му е във връзка с изпълнението на проект „Модернизация на железопътната линия Видин – София“, който е обявен за обект с национално значение с Решение № 509 от 8 юли 2011 г. на Министерски съвет на Република България.

За проект „Модернизация на железопътната линия Видин – София“ от Министерство на околната среда и водите са проведени следните процедури по глава шеста на ЗООС:

- Оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС), в рамките на която е извършена и процедура по оценка за съвместимост (ОС) с предмета и целите на опазване на защитените зони от екологичната мрежа „Натура 2000“. Процедурата е приключила с постановяване на Решение по ОВОС № 1-1/2012 г. на министъра на околната среда и водите, с което е одобрено реализирането на инвестиционното предложение за „Модернизация на железопътната линия Видин – София“;
- Във връзка с актуализацията на идейния проект през 2015 г. е проведена процедура по преценяване на необходимостта от ОВОС, съвместена с процедура по ОС за инвестиционното предложение „Модернизация на железопътна линия Видин – София: Актуализация на проекта и подготовка на железопътен участък I: Видин – Медковец“. Процедурата е приключила с Решение № 12-ПР/2015 г. на министъра на околната среда и водите, с което е постановено „да не се извършва ОВОС“. Решението е изгубило правно действие, тъй като в период от пет години след издаването му, не са започнали дейности по осъществяването на ИП, поради което е проведена нова процедура по ОВОС, съвместена с процедура по ОС и е постановено Решение I-1/2022 г. на министъра на околната среда и водите, с което се одобрява осъществяването на ИП.
- За инвестиционно предложение „Модернизация на Тягова подстанция Враца, прилежащите и секционни постове Моравица и Криводол, подмяна гарови разединители в гари Руска Бяла, Враца, Бели Извор и Криводол и изграждане на система за телеуправление и телесигнализация SCADA“ е проведена процедура по реда на глава шеста на ЗООС. В резултат е постановено



становище с изх. № ОВОС-47/14.01.2020г., съгласно което инвестиционното предложение не подлежи на регламентираните с глава шеста от Закона за опазване на околната среда процедури по оценка на въздействието върху околната среда и не е необходимо провеждане на процедура по реда на Глава втора от Наредбата за ОС.

Реализирането на проекта ще допринесе за изпълнението на следните международни инициативи:

- Изпълнението на Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент за развитието на Трансевропейската транспортна мрежа.
- Изпълнението на насоките на ЕС за развитие на екологичен транспорт и балансиране на различните видове транспорт, в полза на железопътния, чрез привличане на товари от автомобилния към железопътния транспорт.
- Увеличаване на конкуренцията на транспортния пазар посредством подобряване качеството на железопътните услуги;
- Постигането на оперативна съвместимост на инфраструктурата за конвенционална железопътна мрежа за следните подсистеми:
  - Контрол, управление и сигнализация (CCS);
  - Енергия (ENE);
  - Инфраструктура (INS).

**4. Местоположение на площадката – населено място, община, квартал, поземлен имот, географски координати или правоъгълни проекционни UTM координати в 35 зона в БГС2005, собственост, близост до или засягане на елементи на Националната екологична мрежа (НЕМ), обекти, подлежащи на здравна защита, и територии за опазване обектите на културното наследство, очаквано трансгранично въздействие, в т.ч. на големи аварии с опасни вещества за случаите по чл. 103, ал. 4, т. 2 ЗООС, схема на нова или промяна на съществуваща пътна инфраструктура.**

Инвестиционно предложение „Модернизация на жп участък Мездра – Медковец“ преминава през или в близост до следните населени места: с. Брусен, гр. Мездра, с. Крета, с. Моравица, с. Руска Бяла, с. Паволче, гр. Враца, с. Нефела, с. Бели извор, с. Власатица, с. Лиляче, гр. Криводол, с. Големо Бабино, с. Уровене, с. Стубел, с. Трифоново, с. Крапчене, с. Николово, гр. Монтана, с. Долно Белотинци, с. Студено буче, с. Вирове, с. Безденица, с. Долно Церовене и с. Медковец.

Допълнително засегнатите населени места от новото проектно решение са: с. Брусен, с. Крета, с. Паволче, с. Нефела, с. Лиляче с. Големо Бабино, с. Николово, с. Долно Белотинци, с. Студено буче и с. Безденица.

Трасето засяга общини Мездра, Враца, Криводол, Монтана, Якимово и Медковец и области Враца и Монтана.

Проектното трасе не засяга защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии.

До проектното трасе се намират следните защитени територии :

- Защитена Местност Китката. Защитената местност отстои на 1135 м от проектното трасе.
- Защитена Местност Тепето. Защитената местност отстои на 1803 м от проектното трасе.
- Природен Парк Врачански Балкан. Природния парк отстои на 965 м от проектното трасе;
- Резерват Врачански карст. Резерватът отстои на 1440 м от проектното трасе;
- Природна Забележителност Леденика. Природната забележителност отстои на 3715 м от проектното трасе;
- Природна Забележителност Вратцата. Природната забележителност отстои на 2700 м от проектното трасе;
- Защитена Местност Вола. Защитената местност отстои на 3695 м от проектното трасе;
- Защитена Местност Веждата. Защитената местност отстои на 3860 м от проектното трасе.

Реализацията на инвестиционното предложение не засяга защитени зони в обхвата на Екологична мрежа „Натура 2000“, определена със Закона за биологичното разнообразие. Близко разположени защитени зони са:

- „Врачански Балкан” BG0000166;
- „Пъстрина” BG0001037;
- „Врачански Балкан” - BG0002053.

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

В обхвата на инвестиционното предложение „Модернизация на жп участък Мездра – Медковец“ попадат следните обекти за опазване на културното наследство:

- *На територията на Община Монтана*
  - № 1. Антично селище – разположено на И 90° от с. Доктор Йосифово в м. “Селището”. Заема площ от около 5 дка;
  - № 2. Надгробна могила – разположено на СИ 75° от с. Доктор Йосифово в м. “Селището”. Заема площ от около 0,5 дка;
  - № 3. Късноантично и Средновековно селище – разположено ЮЮЗ 190° от с. Вирове в м. “Перунград”. Заема площ от около 5 дка;
  - № 4. Праисторическо селище – разположено на ЮЗ 225° от с. Габровница в м. “Стублата”. Заема площ от около 2 дка;
  - № 5. Вила рустика – разположена на СИ 15° от гр. Монтана в м. “Хановете”. Заема площ от около 50 дка;
  - № 6. Вила рустика – разположена на ЮИ 155° от гр. Монтана в м. “Манастира”. Заема площ от около 10 дка;
  - № 7. Тракийско селище – разположено на ССЗ 350° от с. Николово в м. “Траповете”. Заема площ от около 5 дка;
  - № 8. Вила рустика – разположена на Ю 180° от с. Кръпчане в м. “Манастира” Заема площ от около 2 дка;

- № 9. Късноантично селище – разположено на Ю 180° от с. Стубел в м. “Селището” – Заема площ от около 5 дка;
- № 10. Надгробна могила – разположена на ЮЗ 210° от с. Стубел в м. “Могилата”. Заема площ от около 1 дка;
- *На територията на Община Криводол*
  - № 1. Средновековен некропол - разположен на 2,5 км, СИ 15° от с. Уровене в м. “Росненеца”. Заема площ от около 0,2 дка;
  - № 2. Вила рустика – разположена на 2,5 км, СИ 15° от с. Уровене в м. “Росненеца”. Заема площ от около 10 дка;
- *На територията на Община Враца*
  - № 1. Антично селище – разположено на 1 км, ЮИ от гр. Враца в м. “Кръстя” на разклона за с. Паволче. Заема площ от около 10 дка;
- *На територията на Община Мездра*
  - № 1. Могилен некропол – разположен на 1 км, З-СЗ от с. Моравица. Заема площ от около 1 дка.

Проектът предвижда изграждане на нови пътни връзки за обслужване на гарите и товаро-разтоварните дейности към тях, както и изграждане на надлези и подлези при пресичания с пътища от републиканската пътна мрежа.

Реализацията инвестиционното предложение е свързана с отчуждаването на земи за осигуряване на площите, необходими за модернизация на жп участъка Мездра-Медковец.

Когато се отнася до изграждането на обекти – публична държавна собственост, отчуждаването започва след влизане в сила на ПУП и се извършва по реда на Закона за държавната собственост.

Копия от актуални скици на засегнатите имоти, собственост на НКЖИ, в които ще се реализира инвестиционното предложение и Актове за собственост, са представени като приложение към настоящото уведомление.

Доставката на необходимите материали за реализацията на проекта ще се извършва по съществуващата пътна инфраструктура.

Не се очаква наличие на трансгранично въздействие.

**5. Природни ресурси, предвидени за използване по време на строителството и експлоатацията, предвидено водовземане за питейни, промишлени и други нужди – чрез обществено водоснабдяване (ВиК или друга мрежа) и/или повърхностни води, и/или подземни води, необходими количества, съществуващи съоръжения или необходимост от изграждане на нови съоръжения**

При строителството и експлоатацията на инвестиционното предложение се очаква да се използват следните основни суровини и материали, чиито количества ще бъдат уточнени на следващ етап.

**Природни ресурси:** Изкоп хумус; земни почви и скални маси, включително доставка, разриване и уплътняване, направа на насипи за конуси и откоси; несортиран

едрозърнест материал; дренащ материал; защитен пласт; полагане на пясък; битумизиран трошен камък; трошен камък, включително за банкети; полагане нов баласт.

**Суровини и материали:** Доставка и полагане на стоманобетонни канавки; полагане бетон; полагане стоманобетон; конзола; бетонови плочи; стомана и стоманена тунелна конструкция; стоманена конструкция; полагане кабели; полагане на геотекстил; полагане на геомрежа; полагане на тротоарни, бетонови плочки; изработка и монтаж армировка; полагане на асфалтобетон; бордюри; нов железен път и подновяване железен път.

## **Земя**

### ***Строителство***

На този етап от развитието на проекта не може да се посочи точното разпределение на земите в обхвата на ж.п. линията по видове, в т.ч. земеделски земи - обработваеми и необработваеми, територии с режим на превантивна устройствена защита, територии на транспорта, територии с режим на сервитути, урбанизирани територии и обекти, подлежащи на здравна защита по смисъла на § 1, т. 3 от Допълнителните разпоредби на Наредбата за условията и реда за извършване на ОВОС.

При направа на насипи ще се използват земни маси от заимстван изкоп (след изследване на техните якостни и физико-химически качества).

### ***Експлоатация***

В процеса на експлоатация на железопътната линия природният ресурс няма да се използва, освен при работа на „Гражданска защита“, свързана с необходимост от обработка на разпилени токсични субстанции при евентуални аварии и при потушаване на възникнали около жп трасето пожари.

## **Води**

### ***Строителство***

- ◆ При строително-монтажните работи по модернизацията на жп участъка, вода ще се използва за: приготвяне на бетонови смеси и други строителни разтвори, за навлажняване на временните пътища и строителни площадки за предотвратяване на емисии от прах във въздуха, за битови нужди на строителите.
- ◆ Приблизителните годишни водни количества ще се определят на база технически проект и са предназначени за следните цели:
  - за питейно-битови нужди на работниците;
  - за технологични процеси.

### ***Експлоатация***

- ◆ При експлоатацията на инвестиционното предложение основните технологични процеси не са свързани с потребление на вода. Вода ще се използва за: битови нужди от персонала на жп компанията оператор и пътниците на жп гарите и спирките. Водата за посочените нужди ще се доставя от мрежата на водоснабдителните дружества в обхвата на жп линията на съответните територии и селища на основата на сключен договор с ВиК оператора.

## **Източници на енергия**

### **Строителство**

- ◆ При строителството на инфраструктурата и съоръженията на инвестиционното предложение ще се използват горива за строителната механизация, основно дизелово гориво. Необходимата ел. енергия за заваръчни и други монтажни работи по трасето ще се осигурява от дизелови генератори, а на основните складови бази и гарите от републиканската електрическа мрежа. Приблизителните годишни количества ще се определят на база технически проект.

### **Експлоатация**

- ◆ При експлоатацията на инфраструктурата и съоръженията на инвестиционното предложение ще се използва електроенергия за движение на подвижния състав, за направление на жп линиите, гаровите възли, контролно-измервателните прибори, сигнализацията и другите елементи, свързани с надеждността и безопасността на технологичните процеси. Приблизителната годишна консумация на ел. енергия ще се определи на база технически проект.

## **Минерални суровини, инертни и др. материали**

- ◆ Реализацията на инвестиционното предложение не е свързана с добив или използване на дървен материал. Инертни материали ще се използват при изграждане на земните легла и баластовата призма на железните пътища.
- ◆ Минералните суровини, инертните материали и дървен материал ще се доставят като стоков продукт от пазара.

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

**6. Очаквани вещества, които ще бъдат емитирани от дейността, в т.ч. приоритетни и/или опасни, при които се осъществява или е възможен контакт с води:**

Не се очаква.

## **7. Очаквани общи емисии на вредни вещества във въздуха по замърсители**

По време на строителните работи в атмосферния въздух се очаква да се емитират малки количества от неорганизираните емисии на прах. При сухо и ветровито време е необходимо да се извършва оросяване, за да се намалят неорганизираните емисии. След приключване на строителните работи инертните материали и генерираните строителни отпадъци своевременно ще се почистват, като отпадъците се извозят на отредените за депониране на строителни отпадъци места.

**8. Отпадъци, които се очаква да се генерират и предвиждания за тяхното третиране**

Дейностите по събиране, съхранение и транспортиране и обезвреждане на генерираните отпадъци при реализирането на инвестиционното предложение ще се извършва в съответствие с изискванията на Закона за опазване на околната среда (ЗООС), Закона за управление на отпадъците (ЗУО) и Наредбата за управление на строителните отпадъци и за влагане на рециклирани строителни материали.

По време на строителството основно ще се генерират различни по вид отпадъци при разчистване и подготовка на строителната площадка, изкопни дейности, строителството на железопътното тяло, строителство на железопътни съоръжения - мостове, водостоци, подземни, надземи, проходи, естакади, спирки, коловози, на ж.п. път, реконструкция на пътни участъци към гари, изграждане на нови гари, реконструкция на инфраструктура на други ведомства, местата за складиране на строителни материали, временни монтажни площадки, местата за домуване на строителната и монтажната техника, както и на местата за временни битови лагери на работещите.

В съответствие с Наредба №3 от 01.04.2004г. за класификация на отпадъците (ДВ, бр.44/25.05.2004г. изм. и доп. бр.23/20.03.2012г.) по време на строително-монтажните работи се очаква основно генериране на изкопни земни и скални маси, изкопан неподходящ за насип материал от изкопи, асфалтови смеси, фрезована асфалтова настилка, смесени строителни отпадъци, отпадъци от електрически кабели, отпадъци от електрическо и електронно оборудване, пластмасови, метални и битови отпадъци.

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

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

В процеса на строителните дейности на участък „Мездра - Медковец” има вероятност да се генерират опасни отпадъци при технологична или аварийна/непредвидена подмяна на консумативи, както и от поддръжката на строителна техника, транспортни средства и монтажна техника (хидравлични, нехлорирани моторни смазочни масла и масла за зъбни предавки на минерална основа, маслени филтри, спирачни и антифризни течности, акумулаторни батерии и при довършителни работи - отпадъчни бои и лакове, съдържащи органични разтворители или други опасни вещества, опаковки, съдържащи остатъци от опасни вещества или замърсени с опасни вещества).

По време на експлоатацията има вероятност да се генерират следните видове отпадъци: разливи от цистерни и товарни композиции, превозващи опасни отпадъци, опасни вещества, в т.ч. и горива; разливи/течове от цистерни и товарни композиции, превозващи течни или оводнени материали; отпадъци от почистване на пространството край железопътната линия; части от влакови композиции и железопътни транспортни средства и др.

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

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

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

При извършването на строително-монтажните работи на инвестиционното предложение не се предвижда постоянно и значително водопотребление и не се очаква формиране на потоци отпадъчни води, които да бъдат зауствани във водни обекти.

При изпълнението на проекта за модернизация на жп участък Мездра-Медковец, ще се използват съществуващите водопроводни и канализационни мрежи. При възникнала необходимост ще бъдат осигурявани преносими химически тоалетни за работния персонал, които ще се обслужват от лицензирани фирми.

Не се очаква въздействие върху повърхностните и подземни води по време на строително-монтажните дейности.

**10. Опасни химични вещества, които се очаква да бъдат налични на площадката на предприятието/съоръжението: (в случаите по чл. 99б ЗООС се представя информация за вида и количеството на опасните вещества, които ще са налични в предприятието/съоръжението съгласно приложение № 1 към Наредбата за предотвратяване на големи аварии и ограничаване на последствията от тях)**

По време на извършване на СМР не се предвижда използването, съхранението и работа с материали, които могат да бъдат опасни за околната среда и здравето на хората и не се очаква наличието на такива на площадката.

Предвид настъпилите промени в хода на стартиралата вече процедура по задължителна ОВОС за инвестиционното предложение, моля за Вашите указания за действията, които следва да предприемем в съответствие с изискванията на ЗООС и подзаконовите нормативни документи, както и да бъде удължен срокът за внасяне на задание за обхват и съдържание на доклада за ОВОС за ИП с още 12 (дванадесет) месеца.

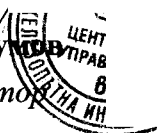
**Приложения:**

1. Документи, доказващи уведомяване на засегнатото население - обяви във в. Телеграф и съобщение на интернет страницата на ДП НКЖИ;
2. Ситуация и координати в shp и dwg формат;
3. Електронен носител – 1бр. CD.

С уважение,

инж. Златин Крушев

Генерален Директор



**По 148 лв. на бедните заради скъпия ток**

С еднократна помощ от 148,35 лв. ще бъдат подкрепени около 320 хил. уязвими домакинства у нас, които са най-засегнати от скъпата електроенергия. Парите идват от новата мярка „Подкрепа на уязвими домакинства - SAFE“, която е с бюджет от близо 47,5 млн. лв., съобщава от социалното министерство. Операцията беше гласувана по време на заседанието на Комитета за наблюдение на Програма „Развитие на човешките ресурси“ (2021-2027).

**Жп трафик отпушва магистралите**

Железопътен трафик ще отпушва магистралите. Движението трябва да се пренасочи от пътищата към железниците. Това е и най-лесният начин да бъде следвана политиката на Европейския съюз за декарбонизация, обяви вчера транспортният министър Христо Алексиев. Той допълни, че България действа много активно за изграждане на вертикалните връзки по направление Север Юг, за да бъде осигурен достъп на държавите от Северна Европа до открито море и пристанищата в Северна Гърция.

**ЗАПОЧВАТ ОТЧЕТ НА УРЕДИТЕ ИСКАТ НАД 170% СКОК НА ПАРНОТО**

**ТАНЯ КИРКОВА Намаление предлагам само в София и Враца**

Топлофикациите са поискали драстично поскъпване на парното за следващия регулаторен период от 1 юли 2023 г. до 30 юни 2024 г., има и предложения за намаление на цената на топлото, видя „Телеграф“.

Топлофикационните дружества са внесли в Комисията за енергийно и водно регулиране (КЕВР) заявленията си за цени на топлинната и на електрическата енергия от високоэффективно комбинирано производство. Както при електроенергийните компании и сред топлофикациите има такива, които са нарушили Закона за енергетиката и са скрили от потребителите поисканите цени зад хиксове.

**Цени**

Най-висока цена на топлинната енергия е предложила „Топлофикация Велико Търново“ – 365,93 лв/мвтч без ДДС. Поскъпването е космично – 177,9% или 178 процен-

**Намаление предлагам само в София и Враца**

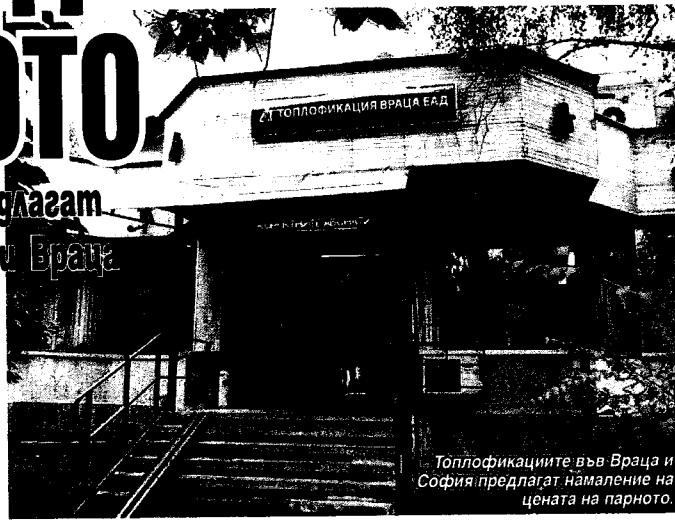
та, при сегашна цена от 131,68 лв/мвтч. Максималист е и „Топлофикация Плевен“. Тя е поискала цената на топлинната енергия да се увеличи от 96,88 лв/мвтч на 215,03 лв/мвтч, което е поскъпване със 121,95%.

Пловдивското парно е сложило xxx на мястото на предложената цена в заявлението, публикувано на сайта на КЕВР. То обаче обяви пред медиите, че е поискало топлото да поскъпне от 137,66 лв/мвтч на 167,95 лв/мвтч, което е с 22%.

„Топлофикация София“ също съобщава заявена цена от 137,55 лв/мвтч, която е с 31 стотинки по-ниска от сегашната 137,86 лв/мвтч. „Топлофикация Враца“ също е предложила намаление на сегашната си цена с 10% от 113,15 лв/мвтч на 101,84 лв/мвтч.

**Спиране**

„Топлофикация София“



Топлофикациите във Враца и София предлагат намаление на цената на парното.

още не е обявила спиране на парното за всички свои клиенти.

Причината - не е изпълнено условието за средноденонощна температура над +12 градуса и прогноза за затопляне, каза пресаташето Виржиния Калчева за „Телеграф“ и уточни тогава ще започнат отчетната кампания на фирмата за дялово разпределение на топлодружеството.

Топлинният счетоводител с най-голям пазарен дял ТЕХЕМ обаче обяви по две дати за безплатен отчет, включен в минималния пакет за дялово разпределение, и започ-

на отчети само на водомери за топла вода. Това се прави в сгради, които имат само топла вода (без отопление) и такива, които са оборудвани изцяло с дистанционни разпределители върху радиаторите, които пък ще бъдат отчетени дистанционно към 30 април 2023 г., когато е край на отоплителния сезон според нормативните документи.

**Достъп**

При неосигуряване на достъп до уредите и/или водомерите се начислява служебен разход, който

води до сериозно допълване. Срокът за допълнителни отчети и корекции на изравнителните сметки е 31 август 2023 г. Дори само един съсед да не осигури достъп до имота си, това води до промяна на всички изравнителните сметки в етажната собственост.

Топлинният счетоводител „Нелбо“ също започва годишното отчетване в София в края на тази седмица, когато завършва сезон 2022/2023. Фирмата вече е започнала отчета на уредите за дялово разпределение в Перник, Враца и Козлодуй.

НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ „ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“  
София, СО - район „Сърдика“, бул. „Кн. Мария Луиза“ 110, Булстат 130823243, представлявана от инж. Златин Крумов – Генерален директор

На основание чл. 95, ал. 1 от Закона за опазване на околната среда и чл. 4, ал. 1 от Наредбата за условията и реда за извършване на ОВОС УВЕДОМЯВА всички заинтересовани физически и юридически лица за допълнение към Уведомление за инвестиционно предложение:

„Модернизация на железопътен участък Мездра - Медковци“

Допълнението към инвестиционното предложение се изразява в ситуационни измествания на проектното трасе от идейното, удължаване на трасето с 687м и засягане на 10 нови земища на населени места. Допълнително засегнатите населени места от новото проектно решение са: с. Брусен, с. Крета, с. Паволча, с. Невела, с. Лилчае с. Галево Бабино, с. Николово, с. Долно Белотинци, с. Студено Буче и с. Безденица.

За предоставяне на допълнителна информация, лице за контакти: инж. Емилия Иванова - тел:02/932 2026, e-mail: e.ivanova@rail-infra.bg

**КРАЙ НА АЛКОХОЛНИЯ ХЕПАТИТ МНЕНИЯ И ОТЗВИ**

Революционния био-активен метод с препаратите BELVER Ви предоставя възможността да възстановите правилната работа и функция на черния дроб. Предназначен е за хора борещи се с алкохолната болест на черния дроб, чернодробна недостатъчност, хроничен хепатит, фиброза и цироза. В България терапията с препаратите вече са преминали 5937 души, като те напълно премахнаха проблемите със черния дроб. Всички те бяха удивени от бързото и ефективно действие. Без значение дали имате усложнения с черният дроб от години или от скоро - това е възможно да се преодолее. По натурален и естествен път препаратите помагат на черния дроб по-бързо да се пречиства от токсините и да се регенерира, и това е благодарение на уникалната комбинация от активни натурални съставки. В момента трае промоция до 15.05.2023 г. с експресна доставка до Ваш адрес.

Торади честата употреба на алкохол и спиртни напитки започнах да чувствам тежест в черния дроб. Препоръчаха ми Belver! и сега се чувствам много добре и пълен с енергия!  
Димитър Ц., 68г., София

Имах гадене и поеръчане и ми констатираха токсичен хепатит. След ползването на Belver всичко се нормализира. Действа на 100%!  
Наталия Р. 47., Пловдив

След 2 месечно ползване на препаратите Belver ми се върна вцепената и нормализирах теалото си!  
Румяна Е. 64 год., Варна

Имах проблеми с висцералните мазнини поради неправилна функция на черния дроб. След 2 месечно ползване започнах да отслабвам и корема вече ми е по-малък!  
Петър П. 72г., Бургас

**ВМЕСТО 89 ЛВ САМО 47 ЛВ**

Поръчай още сега  
**02 9062492**

от 9:00 до 17:00

greenway-eshop.com



**Нова диплома за розовото масло**

Розовото ни масло има нова международна диплома. Българският продукт беше вписан по Женевския акт в Международния регистър на световната организация по интелектуална собственост.

Това съобщил зам.-министърът на земеделието Георги Събев. Той изтъкна, че това е първият роден селскостопански продукт, включен в този регистър. С вписването си българското розово масло ще има още по-добра видимост и защита. Надявам се скоро и други български продукти да намерят място там, допълни Събев. Според него сек-

торът на географските означения има огромен принос за икономиката на Европейския съюз, като годишните приходи от продажби на продукти с географски означения надвишава 75 млрд. евро, както и 15% на сто от общия износ на земеделски продукти и напитки.

Събев подчерта, че реформата на европейските схеми за качество на селскостопански стоки ще създаде подобри условия за позициониране на пазара на производителите на вина, спиртни напитки и други стоки с географски означения.

**Наляха 66 млн. лева в бира**

Рекордните 66 млн. лв. са капиталовите инвестиции в пивоварния бранш. Най-много пари са налетели за зелени нововъведения. Това съобщиха от Съюза на пивоварите в България.

За производителите на кехлибарената течност приоритет са вложенията във възобновяеми енергийни източници. Сред тях са соларни панели и изграждане на фотоволтаични паркове, производствено и логистично оборудване с висок коефициент на пестене. Анализите сочат, че всички фирми от сектора, направили вложения в иновации за оптимизиране на управлението и използването на ресурсите, повишават производителността на труда, имат по-добро представяне на пазара и постигат по-висока репутация. Секторът е с голям принос за икономиката на страната през изминалата година, подчертаха от браншовата асоциация. Пивоварната промишленост осигурява заетост за близо 25 000 души. От тях 2150 - или 9 на сто, са директно работещите в бирените дружества, 32 на сто са във веригата на доставките и 59 на сто в търговията и туризма. Производството и продажбите на бира в България генерират над 350 млн. лева приходи за бюджета.





Начало | <https://www.rail-infra.bg>

ВОДЕЩИ НОВИНИ | ТЕКУЩИ ОБЯВИ | СЪОБЩЕНИЯ ЗА ГРЕКЪСВАНИЕ

28.04.2023

**ДОПЪЛНЕНИЕ КЪМ УВЕДОМЛЕНИЕ ЗА ИНВЕСТИЦИОННО ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА ДИМЕРИЗАЦИЯ НА ЖЕЛЕЗНИЧЕТИЯТ УЧАСТЪК МЕЗДРА - МЕДВОДЕЦ**

28.04.2023

**СЪОБЩЕНИЕ ЗА УВЕДОМЯВАНЕ НА СЪОБЩЕНИИТЕ НА ЗАСЕДНАТИТЕ МЕСТА, ЗА ЗАПОЧВАНЕ НА ПРОЦЕДУРА ПО ИЗПЪЛНАВАНЕ НА РАВНОСТНОСТИ ПАРЧИНО ОБЩЕСТВЕНИ, ОПРЕДЕЛНО ОТЪВЪЗЛОЖНОТО В СИЛА В РЕШЕНИЕ № 1876 НА МИНИСТЪРСКИ СЪВЕТ ОТ 23.12.2022Г., В ЗЕМЛИЩЕТО И УРЕДИТЕЛНАТА ТЕРИТОРИЯ НА С. БЕЛАЗЕВИ, ОБЩИНА РАЙОВСКИ, ОБЛАСТ ПЛОВДИВ**

28.04.2023

**СЪОБЩЕНИЕ ЗА УВЕДОМЯВАНЕ НА СЪОБЩЕНИИТЕ НА ЗАСЕДНАТИТЕ МЕСТА, ЗА ЗАПОЧВАНЕ НА ПРОЦЕДУРА ПО ИЗПЪЛНАВАНЕ НА РАВНОСТНОСТИ ПАРЧИНО ОБЩЕСТВЕНИ, ОПРЕДЕЛНО ОТЪВЪЗЛОЖНОТО В СИЛА В РЕШЕНИЕ № 1871 НА МИНИСТЪРСКИ СЪВЕТ ОТ 23.12.2022Г., В ЗЕМЛИЩЕТО НА С. ВАЛАНЕШ И С. ВАЛАНЕШ КОМАРЕ, ОБЩИНА „МАРИЦА“, ОБЛАСТ ПЛОВДИВ**

FILE

**2**

**ДОКУМЕНТИ**

Достъп до обществена информация

Проект на стратегия за развитие на жп транспорт в РБ

Делегация за политиката по качество

Правилник за устройството и дейността

Удостоверение за безопасност

Регистър на разположените депонирани по чл. 35, ал. 1, от

**1**

**ОБЯВИ**

Наем

Продажи

Обещания

Архив обяви

Свободни работни места

**1**

**ДЕЙНОСТИ**

Безопасност

Човешки ресурс

Живен път и съоръжения

Управление на движението на влаковете и календарът

Сигнализиция и телекомуникация

Страници

<https://www.rail-infra.bg/publications/5333>

Обява | <https://www.rail-infra.bg/publications/5333>

Вид | Търсене | EN

НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗНИЧЕТИЯ ИНФРАСТРУКТУРА

За нас | Профил на клиента | Проекти финансирани по ЕСФР | Контакти

Начало > Обяви

**ОБЯВИ**

Наем

Продажи

Обещания

Архив обяви

Свободни работни места

**ДОПЪЛНЕНИЕ КЪМ УВЕДОМЛЕНИЕ ЗА ИНВЕСТИЦИОННО ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА „МОДЕРИЗАЦИЯ НА ЖЕЛЕЗНИЧЕТИЯТ УЧАСТЪК МЕЗДРА - МЕДВОДЕЦ“**

28.04.2023

**НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ „ЖЕЛЕЗНИЧЕТИЯ ИНФРАСТРУКТУРА“**

София, 00 - район „Середна“, Бул. „Лл. Мериел Русел“ 118, Врстуе 130623249, претставявае от ииш. Злелит Луулел - Гелералел дилрекел

Ме оснлуелне чл. 05, ал. 1 от Злелонел нел оплзуелне нел околнелел средел нел чл. 4, ал. 1 от Нарелделел злел улсуелнелел нел редел злел нелзлуелне нел ОВДС УВЕДОМЯВЕ всеиел злелнелрелсуелнелел физически нел юрдически лице злел доплелнелне кълел УВЕДОМЛЕНЕ злел ИНВЕСТИЦИОННО ПРЕДЛОЖЕНЕ:

**„Модеризлелция нел жлелелзлелчелел улелстълел Мелздрел - Мелдволелц“**

Допълнелнелелто кълел инвестилционнелел предложелнелел се нелзлелзуелне нел ситлуационнелел нелзлелстелнелел нел проектнелел трлсел от идейнелелто, улелзлелзуелне нел трлселто с 687м нел злелстелнелел нел 10 нелелелел злелмелнелел нел населелнелел местл. Допълнелнелелно злелсетнелелелте населелнелел местл от нелелелто проектнелел решение сл с Врусел, с Крелл, с Плवलелчел, с Мелфелл, с Лилелелчел, с Голелел Млелнелло, с Нилеловелло, с Долно Беллелтлелнелл, с Студелно буелел нел с Велзденеллел.

Злел претствлелне нел доплелнелнелелел инфлелмлелция, лице злел конелкелтлел:

нелл: Емилеллел Иवलелнелло - тел:02/932 2026, е-млел: e.milanova@rail-infra.bg

CER | RNE RailNetEurope | ENRA