

РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ



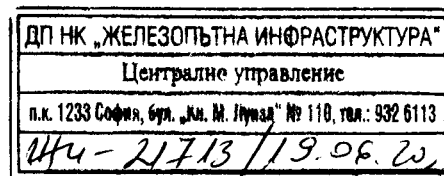
ДП „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ
ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА”



бул. „Кн. Мария Луиза” №110, София 1233
тел.: (+359 2) 932 3863
факс: (+359 2) 831 2003

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

ДО
Г-Н ЕМИЛ ДИМИТРОВ
МИНИСТЪР НА
ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ
гр. СОФИЯ, 1000
бул. „Мария Луиза“ № 22



УВЕДОМЛЕНИЕ ЗА ИНВЕСТИЦИОННО ПРЕДЛОЖЕНИЕ от ДП „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“ БУЛСТАТ 130823243

Име: ДП „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“
Директор: инж. Красимир Папукчийски, Генерален директор на ДП НКЖИ
Пълен пощенски адрес: гр. София, СО - район „Сердика”, бул. „Кн. Мария Луиза” №110
Телефон, факс, e-mail: тел: 932 60 02, факс 932 6444

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ДИМИТРОВ,

На основание чл. 4, ал. 1 от *Наредба за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда* (НУРИОВОС, приета с ПМС № 59/2003г., ДВ, бр. 25/2003г., посл. изм. и доп. ДВ. бр.67 от 23 август 2019г.) Ви уведомяваме за инвестиционното предложение на ДП „Национална компания „Железопътна инфраструктура”:

„Модернизация на железопътната линия Радомир – Гюешево – граница с Република Северна Македония“

Инвестиционното предложение предвижда изграждане на нова еднопътна високоскоростна жп линия от Радомир до границата с Република Северна Македония, с проектна скорост 160 км/час. Железопътната линия Радомир – Гюешево – граница с Република Северна Македония е част от Транс-европейската транспортна мрежа.

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))

Инвестиционното предложение за „Модернизация на железопътната линия Радомир – Гюешево – граница с Република Северна Македония“ на фаза Идеен проект е за изграждане и експлоатация на нова високоскоростна еднопътна жп линия от Радомир до границата с Република Северна Македония, с проектна скорост 160 км/час.

За целите на идейния проект през 2019 г. са разработени Предпроектни проучвания, които включват 15 броя сценарии за модернизация на железопътните участъци Радомир – Гюешево и Гюешево - границата с Република Северна Македония.

С Протокол на ДП НКЖИ от 15.11.2019 г. (одобрен на 18.11.2019 г.) са утвърдени за разработка на следваща фаза идеен проект: за участък Радомир – Кюстендил – Сценарий Е, вариант 2 и за участък Кюстендил – Гюешево - Сценарий А, вариант 1.

Предмет на инвестиционното предложение са проектните варианти по Идеен проект, както следва:

- Участък 1 Радомир - Кюстендил (Бистрица): Проектна разработка Е2 – Вариант 1 (светло-син) и Проектна разработка Е2 – Вариант 2 (червен) с подвариант 2.1 (зелен) и подвариант 2.2 (зелен);

- Участък 2 Кюстендил (Бистрица) – Гюешево: Проектна разработка А1 – Вариант 1 (син), Проектна разработка А1 – Вариант 2 (червен) и Проектна разработка Е1 – Вариант 3 (св. син).

Проектните варианти са разработени като еднопътна електрифицирана високоскоростна жп линия с проектна скорост 160/130 км/ч, като в някои участъци по отделните варианти скоростта е 140/100 км/ч. Хоризонталните криви са с минимален радиус от 1500/800 м.

За увеличаване на капацитета са разположени четири нови гари за разминаване и надгонване: в участък Радомир – Кюстендил (Бистрица) гара Александър Димитров, гара Углярци, гара Таваличево и гара Бистрица. Гара Бистрица е в края на участъка Радомир – Кюстендил (Бистрица) като нейната функция е да прави връзка между новото трасе и съществуващото в посока към Кюстендил. Проектът предвижда изграждане и въвеждане в експлоатация и на нови спирки. На гарите и спирките са проектирани приемно-отправни коловози и са предвидени нови перони.

В участъка Кюстендил (Бистрица) – Гюешево е предвидена нова гара Церовица с два коловоза, в близост до съществуващото трасе. След гара Церовица проектното трасе продължава по дефилето на река Бистрица и минава на изток от Долна махала, където се предвижда изграждане на спирка. Предвидено е изпълнение на нова спирка Раненци.

Гара Гюешево е разработена като гранична с пет приемно-отправни коловоза, като три от тях са с осигурен перонен достъп за пътници. Между коловози 4 и 5 се предвижда полагане на пътека, която улеснява митническия контрол на товарните влакове. Предвидени са коловози за контрол и дезинфекция. Проектът предвижда рехабилитация на съществуващите товарна рампа и склад на гара Гюешево.

Отстоянията на железопътната линия „Радомир-Гюешево-граница с Република Северна Македония“ до най-близо разположените населени места е, както следва:

Участък 1 Радомир - Кюстендил (Бистрица): Проектна разработка E2 – Вариант 1 (светло-син): с. Прибой – 10 – 30 м; Гара Александър Димитров – 25 м; с. Углярци – 10 – 20 м; с. Горна Козница – 20 – 30 м; с. Горна Гращица – 80 м; с. Копиловци (манастир) – 40 м.

Участък 1 Радомир - Кюстендил (Бистрица): Проектна разработка E2 – Вариант 2 (червен): с. Прибой – 20 – 30 м; с. Извор – 20 м; с. Углярци – 10 – 20 м; с. Горна Козница – 15 – 20 м; с. Горна Гращица – 70 м;

Участък 1 Радомир - Кюстендил (Бистрица): Проектна разработка E2 – Вариант 2 (червен) с подвариант 2.1 (зелен): с. Прибой – 20 – 30 м; с. Извор – 20 – 60 м; с. Углярци – 10 – 20 м; с. Горна Козница – 15 – 20 м; с. Горна Гращица – 20 -70 м.

Участък 1 Радомир - Кюстендил (Бистрица): Проектна разработка E2 – Вариант 2 (червен) с подвариант 2.2 (зелен): с. Прибой – 10 – 20 м; с. Извор – 20 – 60 м; с. Углярци – 10 – 20 м; с. Горна Козница – 15 – 20 м; с. Горна Гращица – 20 -70 м.

Участък 2 Кюстендил (Бистрица) – Гюешево: Проектна разработка A1 – Вариант 1 (син): с. Соголяно – 30 - 70 м; с. Церовица – 30 – 40 м; с. Кутугерци – 10 – 20 м; с. Долно село – 30 – 50 м; с. Гюешево – 10 – 20 м.

Участък 2 Кюстендил (Бистрица) – Гюешево: Проектна разработка A1 – Вариант 2 (червен): с. Соголяно – 30 - 70 м; с. Мазарачево (единични къщи) – 20 м; с. Церовица – 30 – 40 м; с. Кутугерци – 10 – 30 м; с. Ръсово – 10 м; с. Раненци – 20 – 30 м; с. Каменичка Скакавица – 10 м; с. Гюешево – 10 – 20 м.

Участък 2 Кюстендил (Бистрица) – Гюешево: Проектна разработка E1 – Вариант 3 (св. син): с. Николичевци – 30 – 80 м; с. Радловци – 95 м; с. Жиленици (единични къщи) – 80 – 90 м; с. Горна Брестница (единични къщи) – 20 – 80 м; с. Вратца (единични къщи) – 10 – 20 м; с. Гърляно (единична къща) – 15 м; с. Раненци (единични къщи) – 10 – 50 м; с. Каменичка Скакавица – 10 м; с. Гюешево – 10 – 20 м.

Обектът предмет на инвестиционното предложение „Модернизация на железопътната линия Радомир-Гюешево-граница с Република Северна Македония“ е железопътна магистрала посочена в Приложение № 1 към чл. 8, ал. 1, т.10 от *Наредба за категоризация на железопътните линии в Република България, включени в железопътната инфраструктура, и закриване на отделни линии или участъци от линии*. Той е и национален обект по смисъла на *Закона за държавната собственост (ЗДС)*, попадащ в обхвата на § 1 от Допълнителните разпоредби на ЗДС като „Национален обект“, определен като такъв със закон, а именно чл. 29, ал. 1 от *Закона за железопътния транспорт (ЗЖТ)* – „Железопътните магистрали са национални обекти“.

Инвестиционното предложение на ДП „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“ е **ново** и ще се реализира на територията на община Радомир, област Перник и общини Бобов дол и Кюстендил, област Кюстендил.

Инвестиционното предложение попада в Приложение № 1 към Закона за опазване на околната среда (ЗООС), т. 7.1 “*Строителство на железопътни магистрали и железопътни линии I категория (линии за железопътен трафик на големи разстояния) и на летища с дължина на основната писта 2100 м и повече*”.

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/улицы, газопровод, електропроводи и др.), предвидени изкопни работи, предполагаема дълбочина на изкопите, ползване на взрив:

Инвестиционното предложение предвижда „Модернизация на железопътната линия Радомир – Гюешево – граница с Република Северна Македония“ на фаза Идеен проект и е за изграждане и експлоатация на нова високоскоростна еднопътна жп линия от Радомир до границата с Република Северна Македония, с проектна скорост 160/130 км/час.

Железопътната линия „Радомир-Гюешево-граница с Република Северна Македония“ е железопътна магистрала в съответствие с Приложение № 1 към чл. 8, ал. 1, т. 10 от *Наредба за категоризация на железопътните линии в Република България, включени в железопътната инфраструктура, и закриване на отделни линии или участъци от линии.*

През 2019 г. са разработени Предпроектни проучвания за обекта, които включват 15 броя сценарии за модернизация на железопътните участъци Радомир – Гюешево и Гюешево - границата с Република Северна Македония. С Протокол на ДП НКЖИ от 01.11.2019 г. са утвърдени за разработка на следваща фаза идеен проект: за участък Радомир – Кюстендил – Сценарий Е, вариант 2 и за участък Кюстендил – Гюешево - Сценарий А, вариант 1.

Предмет на инвестиционното предложение са проектните варианти по Идеен проект от 2020 г., както следва:

- Участък 1 Радомир - Кюстендил (Бистрица): Проектна разработка Е2 – Вариант 1 (светло-син) и Проектна разработка Е2 – Вариант 2 (червен) с подвариант 2.1 (зелен) и подвариант 2.2 (зелен);

- Участък 2 Кюстендил (Бистрица) – Гюешево: Проектна разработка А1 – Вариант 1 (син), Проектна разработка А1 – Вариант 2 (червен) и Проектна разработка Е1 – Вариант 3 (св. син).

Описание на физическите характеристики на инвестиционното предложение

Участък 1 Радомир - Кюстендил (Бистрица) : Проектна разработка Е2 – Вариант 1 (светло-син)

Проектният вариант е разработен като еднопътна електрифицирана жп линия. Хоризонталните криви са с минимален радиус от 1500 м. Преходните криви са с нормална дължина, като не са използвани скъсени и къси. Няма участъци с намаление на скоростта. По цялата дължина от Радомир до края на участъка проектната скорост е 160 км/ч. Максималният наклон, допуснат по трасето, възлиза на 20‰.

Проектният вариант е с начало при км 1+334.225 и край при км 41+410.64. Дължината на варианта е 40.08 км.

В участъка от гара Радомир до гара Александър Димитров, новото трасе се движи изцяло върху съществуващото по ос и ниво. По този начин се намалява необходимостта от отчуждения. За получаване на габарит в района на пресичане на съществуващия пътен надлез (Път I-6) нивелетата е снижена с 40-50см, като това не пречи на отводняването.

Съществуващата гара Александър Димитров, е с малки радиуси на кривите и не

позволява корекция, поради това трасето не влиза в нея а продължава по права линия западно от населеното място, където се реализира нова гара Александър Димитров с връзка към съществуващата жп линия към гара Земен.

Следва преминаване западно от с. Извор и навлизане в тунел 1. С него се преминава два пъти с тунел под Път I-6 и под вилна зона. Трасето пресича дере с водосток, преминава под Път I-6 (нов пътен надлез) и се движи успоредно на него пътя в продължение на около 1.2км. След отделянето от пътя се навлиза към с. Углярци покрай р. Орлячка (р. Углярска). Трасето преминава на източния склон на долината и се движи по скатите ѝ като заобикаля населеното място. В този участък има няколко преминавания на дерета и черни пътища, като на тези места са предвидени съоръжения. Необходимо е изместване на ВЛ 110 kV „Пчелинци“ непосредствено преди гара Углярци, която е предвидена преди навлизането в тунел 2 (дългия тунел), в най-високата точка на нивелетата.

Излизането от тунела е предвидено от лявата страна на дерето, така че да не се засяга Лева река и хабитатите около нея.

Следва заобикаляне на СОЗ и пресичане с естакада през с. Горна Козница. Между с. Горна козница и с. Таваличево е тунел 3 с дължина 700м.

Трасето заобикаля южно населените места Таваличево, Горна Гращица и Коняво. В с. Коняво преминава през стопанския двор без да засяга сгради и постройки. В този участък се пресичат селскостопански и общински пътища, като за запазване на достъпността са предвидени пресичания на две нива.

След село Коняво се пресича р. Струма с мост и се преминава през втори пояс на СОЗ чрез насип. Пресичането на Път I-6 е с жп мост без да се коригира пътя.

В края на участъка е предвидена гара Бистрица (на името на реката, която е в близост).

За осигуряване на капацитета в участъка са разположени четири гари за разминаване и надгонване.

Гара Ал. Димитров на км 10+100. При нея се реализира и връзка към съществуващата жп линия в посока гара Земен. Поради малкото натоварване в тази посока е предложена връзка, която да навлиза в крайния коловоз на гарата, като връзката може да бъде реализирана и от изходната гърловина.

Гара Углярци на км 20+000 е разположена на най-високата точка от трасето между Радомир и Кюстендил. Гарата е с 1‰ наклон. Веднага след нея започва дълъг тунел през Конявската планина.

Гара Таваличево на км 32+140 е с наклон 12.5‰. На тази гара не се предвиждат маневрени дейности, а само разминаване и надгонване на влакове.

Гара Бистрица - в края на участъка Радомир-Кюстендил между селата Ябълково, Копиловци и Скриняно се предвижда нова гара Бистрица. Тя е приблизително на км 41+000. Нейната функция е да прави връзка между новото трасе и съществуващото в посока към Кюстендил.

Във всички гари се предвиждат минимум по два коловоза с полезна дължина 750 м. Предвидени са две спирки. Първата е при с. Извор, а втората при с. Горна Козница. На гарите и спирките са предвидени нови перони, навеси за пътници и приемни здания или кабинки за продаване на билети. За достъп до пероните, където е необходимо, ще се

предвиждат и пешеходни подлези или пасарелки.

Големи съоръжения

Мостове и виадукти: Мостовите съоръжения са предвидени при пресичането на реки, а виадукти при пресичането на дерета с по-голяма височина. Общият брой на мостовете и виадуктите е 13 бр., а дължините им са както следва: 64 м, 240 м, 60 м, 60 м, 90 м, 125 м, 420 м, 75 м, 448 м, 176 м, 28 м, 6 м, 248 м или общо 2040 м.

Тунели: Общият брой на тунелите при този вариант е 3 бр. Дължините на отделните тунели са както следва: 500 м, 4420 м и 700 м. Общата дължина на тунелите възлиза на 5620 м.

Обобщена статистика за варианта, основни технически параметри

Отнася се към сценарий	Участък (RA-KN или KN-GE)	Код на варианта	Луч. (км)	V (км/час)	Rmin. (м)	ip (‰)
		Име на файла				
Е	RA-KN	E2- Вариант 1	40.08	160	1500	15‰/20‰
Мостове и естакади			Тунели			Разм. гари
бр.	Lmax, (м)	Общо, (м)	бр.	Lmax, (м)	Общо, м	бр.
13	448 м	2040 м	3	4420	5620	4

Участък 1 Радомир - Кюстендил (Бистрица): Проектна разработка E2 – Вариант 2 (червен)

Проектният вариант е разработен като еднопътна електрифицирана жп линия. Хоризонталните криви са с минимален радиус от 1 500 м. Проектната скорост е 160 км/ч. След нова гара Ал. Димитров, от км 10+424.73 до км 17+160.60, са проектирани три хоризонтални криви с радиуси R = 1 000 м и преходни криви с дължина L=210 м, като скоростта е намалена на 140 км/ч. Използването на по-малкия радиус от 1 000 м дава възможност проектното трасе да заобиколи с. Извор от изток-юг, като така са избегнати три пресичания с Републикански път I-6. Преходните криви са с нормална дължина, като не са използвани скъсени и къси. Максималният наклон, допуснат по трасето, възлиза на 20‰.

Проектният вариант е с начало при км 1+332 и край при км 42+914. Дължината на варианта е 41.582 км.

Проектното трасе започва от съществуваща жп гара Радомир, като следва съществуващата жп линия до село Прибой. След село Прибой трасето се отмества на изток, където се предвижда и нова жп гара Александър Димитров. След нова гара Ал. Димитров проектното трасе заобикаля село Извор от изток-юг. След тунел трасето се отправя в югоизточна посока към село Углярци, като до селото се предвижда нова жп гара Углярци. След гарата проектната ос се насочва в южна посока, като на км 22+723 е предвиден тунел, чрез който се преодолява Конявската планина. Изходният портал на

тунела е до село Горна Козница. След Горна Козница проектното трасе се отправя в югозападна посока, като минава южно на село Таваличево и село Горна Гращица. Между двете села се предвижда нова жп гара Таваличево. След село Горна Гращица проектната ос продължава в западна посока, минавайки южно на село Коняво, следва пресичане на река Струма, след което е разположена нова жп гара Бистрица.

За увеличаване на капацитета са разположени четири гари за разминаване и надгонване, както следва:

Гара Александър Димитров (ос ПЗ на км 9+103.50) - гарата е разработена като възлова, като при нея се запазва жп връзката към съществуващата жп линия в посока гара Земен. Гарата е разположена в права и в качващ надлъжен наклон от 1.50 ‰. Проектирани са два приемно-отправни коловоза с полезни дължини: 1-ви приемно-отправен коловоз с ПД=1065 м и 2-ри главен приемно-отправен коловоз с ПД=1124 м. Проектирани са два перона, като достъпът до тях е осигурен чрез пешеходен подлез. Проектът предвижда възможност при необходимост да се увеличи броят на коловозите и пероните.

Гарата е проектирана в насип от около 7 м, като пресичането на асфалтовия път за село Негованци ще се реализира чрез пътен подлез. Отводняването на гаровата площадка е решено чрез гравитачно оттичане на дъждовните води в отводнителни канавки, а там, където не може, са предвидени дренажи.

Гара Углярци (ос ПЗ на км 21+351.22) – гарата е разработена като гара за разминаване и надгонване, разположена е непосредствено преди най-дългия тунел № 2. Гарата е разположена в права и в хоризонтала (надлъжен наклон от 0 ‰). Проектирани са два приемно-отправни коловоза с полезни дължини: 1-ви приемно-отправен коловоз с ПД=827 м и 2-ри главен приемно-отправен коловоз с ПД=768 м. Проектирани са два перона, като достъпът до тях е осигурен чрез пешеходен подлез.

Проектът предвижда възможност при необходимост да се увеличи броят на коловозите и пероните. Достъпът до пероните е осигурен чрез пешеходен надлез (пасарелка). Отводняването на гаровата площадка е решено чрез гравитачно оттичане на дъждовните води в отводнителни канавки, а там където не може са предвидени дренажи;

Спирка Горна Козница (ос ПЗ на км 27+600) – спирката е проектирана в междугарието Углярци – Таваличево, разположена на около 200 м югозападно от село Горна Козница. На спирката е проектиран един едностранен перон. Достъпът до спирката е осигурен от реконструирания в близост асфалтов път.

Гара Таваличево – (ос ПЗ на км 34+039.14) – гарата е разработена като гара за разминаване и надгонване. Разположена е южно между селата Таваличево и Горна Гращица. Гарата е разположена в права и в слизащ надлъжен наклон от 6,00 ‰. Проектирани са два приемно-отправни коловоза с полезни дължини: 1-ви приемно-отправен коловоз с ПД=768 м и 2-ри главен приемно-отправен коловоз с ПД=827 м. Проектирани са два перона, като достъпът до тях е осигурен чрез пешеходен подлез. Проектът предвижда възможност при необходимост да се увеличи броят на коловозите и пероните. Достъпът до пероните е осигурен чрез пешеходен надлез (пасарелка). Отводняването на гаровата площадка е решено чрез гравитачно оттичане на дъждовните води в отводнителни канавки, а там където не може са предвидени дренажи.

Гара Бистрица – (ос ПЗ на км 42+334.21) – гарата е разработена като възлова, като свързва основното трасе Радомир – Гюешево със съществуващата жп линия Земен – Кюстендил (по направление гара Кюстендил). Гарата е разположена в права и в качващ

надлъжен наклон от 1,50 ‰. Проектирани са два приемно-отправни коловоза с полезни дължини: 1-ви приемно-отправен коловоз с ПД=1237 м и 2-ри главен приемно-отправен коловоз с ПД=1178 м. Проектирани са два перона, като достъпът до тях е осигурен чрез пешеходен подлез. Проектът предвижда възможност при необходимост да се увеличи броят на коловозите и пероните.

Гарата е проектирана в насип от 5 до 10 м. След изходната гърловина е проектирана жп връзка към съществуваща гара Кюстендил чрез стрелка на открит път - стрелка №1. Стрелката е проектирана преди новия мост над река Бистрица. Достъпът до пероните е осигурен чрез пешеходен подлез. Отводняването на гаровата площадка е решено чрез гравитачно оттичане на дъждовните води в отводнителни канавки, а там, където не може, са предвидени дренажи.

Големи съоръжения

Мостове и виадукти: Мостовите са предвидени при пресичането на реки, а виадукти при пресичането на дерета с по-голяма височина. Общият брой на мостове и виадукти е 16 бр., а дължините им са както следва: 75 м, 5 м, 5 м, 328 м, 5 м, 179 м, 171 м, 5 м, 171 м, 430 м, 6 м, 335 м, 180 м, 64 м, 6 м, 260 м или общо 2225 м.

Тунели: Общият брой на тунелите при този вариант е 4 бр. Дължините на отделните тунели са както следва: 844 м, 144 м, 3 960 м и 772 м. Общата дължина на тунелите възлиза на 5 720 м.

Обобщена статистика за варианта, основни технически параметри

Отнася се към сценарий	Участък (RA-KN или KN-GE)	Код на варианта	Луч. (км)	V (км/час)	Rmin. (м)	ip (‰)
		Име на файла				
Е	RA-KN	E2- Вариант 2	41.58	160 (140)	1500 (1000)	15 (20)‰
Мостове и естакади			Тунели			Разм. гари
бр.	Lmax, (м)	Общо, (м)	бр.	Lmax, (м)	Общо, (м)	бр.
16	430	2225	4	3960	5720	4

Участък 1 Радомир - Кюстендил (Бистрица): Проектна разработка E2 – Вариант 2 (червен) - Подвариант 2.1 (зелен)

Проектното решение в профил започва от км 20+420, като е проектиран надлъжен наклон от 1.50 ‰ качване с дължина на нивелетното рамо от 1798 м. В този наклон попада и гара Углярци, като схемата на гара се запазва, както при Вариант 2 – гара с два приемно-отправни коловоза с два едностранни перона. След гарата следва надлъжен наклон от 3 ‰ слизване с дължина на нивелетното рамо от 500 м, следван с надлъжен наклон от 13 ‰ слизване и 500 м рамо. На км 23+218 започва надлъжен наклон от 14.30 ‰ слизване и дължина на нивелетното рамо от 3581.75 м. На км 26+799.75 нивелетата на Подвариант 2.1 се включва в нивелетата на Вариант 2.

Проектният вариант с подвариант 2.1 (зелен) е с начало при км 1+332 и край при

км 43+014. Дължината на варианта е 41.682 км.

Мостове, виадукти, малки съоръжения и др.

В обхвата на Подвариант 2.1 попадат същите съоръжения, както при Вариант 2. Основната разлика с Вариант 2 е, че при Подвариант 2.1 отпадат:

1220 м подпорни стени със средна височина от $H=10$ м;

567 м корекция на река;

600 м изграждане на нов селскостопански път;

650 м предпазен отводнителен канал.

Тунели

В следствие на проектното решение в план и профил на Подвариант 2.1, тунел № 3 е проектиран от км 22+358 до км 26+783 и е с дължина 4425 м. В сравнение с Вариант 2, дължината на тунела при Подвариант 2.1 е с 465 м по-голяма.

Участък 1 Радомир - Кюстендил (Бистрица): Проектна разработка E2 – Вариант 2 (червен) - Подвариант 2.2 (зелен)

Подвариант 2.2 е разработен от км 4+173.38 до км 10+661.64, като е разположен отдясно на съществуващата жп линия. Основаната цел на Подвариант 2.2 е да се избегне засягането на съществуващия отводнителен канал, намиращ се отляво на съществуващата жп линия от км 4+800 до км 7+800. При Подвариант 2.2 се запазва жп връзката към съществуващата жп линия за Земен.

Проектният вариант с подвариант 2.2 (зелен) е с начало при км 1+332 и край при км 42+943. Дължината на варианта е 41.611 км.

Връзка на новото жп трасе от гара Радомир до гара Гюешево (граница с Република Северна Македония) със съществуващата гара Кюстендил.

Връзката на новото трасе със съществуващата гара Кюстендил се явява байпас на основното трасе и е разделена на три участъка: Бистрица – Кюстендил, гара Кюстендил и Кюстендил Разделен пост (РП) Соголяно.

Участък Бистрица – Кюстендил: Вариантът се разработва като еднопътна електрифицирана жп линия с проектна скорост 70 км/ч. Минималният радиус на хоризонталните криви е 310 м, като използваните преходни криви са скъсени.

Началото на новата връзка между проектна гара Бистрица и гара съществуващата Кюстендил е начало стрелка № 7 в гара Бистрица. На км 43+517.80 е разположена стрелка № 1, която служи като Разделен пост.

В участъка се предвижда изместване на съществуващата жп линия при преминаването ѝ над река Бистрица. Изместването е в западна посока спрямо съществуващата ос и цели осигуряване на отстояние между новата и старата линия така, че при бъдещото строителство на моста на км 43+553,00 да не се прекъсва влаковото движение. След края на изместването (км 44+000.00) проектното трасе продължава по оста на съществуващото до гара Кюстендил.

Съществуващите съоръжения, които ще бъдат запазени след реконструкцията, са: Пътен надлез на км 45+575.96 и два жп прелеза на км 43+939.63 и км 46+258.42. Проектът предвижда всички водостоци и моста над река Бистрица да бъдат заменени с нови.

Проектната и съществуващата ос съвпадат, пресичанията с друга инфраструктура ще се запазят непроменени.

Гара Кюстендил: Гара Кюстендил ще бъде реконструирана и е обвързана с вариантите на идейния проект.

Реконструкцията на гара Кюстендил предвижда демонтаж на трите съществуващи приемно-отправни коловози, на 4-ти екипировъчен, на 5-ти обходен, на 4-ти и 5-ти глухи коловози.

Пероните пред приемно здание ще се запазят, като ще бъдат ремонтирани съобразно новото нивелетно решение на гаровата платформа. На мястото на съществуващия трети коловоз и на съществуващия перон между втори и трети коловози е предвиден нов двустранен перон с дължина 290 м, широчина 7.25 м и височина 0.55 м над кота глава релса. Новият перон ще позволи монтажа на пешеходно преминаване на две нива между него и перона пред ПЗ.

Участък Кюстендил - РП Соголяно: Вариантът се разработва като еднопътна електрифицирана жп линия с проектна скорост 70 км/ч. Минималният радиус на хоризонталните криви е 295 м, като използваните преходни криви са скъсени. Изключение прави първата крива в участъка, при която скоростта е 40 км/ч.

Вариантът на трасето от Кюстендил до РП Соголяно свързва съществуваща гара Кюстендил с проектните варианти, които преминават през дефилето на река Бистрица.

Съществуващите съоръжения, които ще бъдат запазени след реконструкцията, са: Пътен подлез на км 50+532.55 и жп прелез на км 51+004.88. Проектът предвижда всички водостоци да бъдат заменени с нови. Тъй като проектната и съществуващата ос съвпадат, пресичанията с друга инфраструктура ще се запазят непроменени.

Участък 2 Кюстендил (Бистрица) – Гюешево: Проектна разработка А1 – Вариант 1 (син)

Проектният вариант е разработен като еднопътна електрифицирана жп линия. Хоризонталните криви са с минимален радиус от 800 м. Проектната скорост е 130 км/ч, изключение правят двете криви преди гара Гюешево, които са с радиуси съответно 700 м и 500 м, които налагат намаляването на скоростта до 100 км/ч. Максималният наклон допуснат по трасето възлиза на 20‰.

Проектният вариант е с начало при км 42+913.68 и край при км 76+869. Краят на участък 2 е началото на граничния тунел. Дължината на варианта е 33.96 км.

След излизането от гара Бистрица проектното трасе преминава южно от село Скриняно, съобразявайки се със съществуващи СОЗ, водни обекти, главни електропроводни линии (ВЛ 400 kV) и други комуникации и обекти. В близост до с. Скриняно е проектиран разделен пост Запад за връзка със съществуващата жп линия през гара Кюстендил. След разделния пост проектното трасе навлиза в дефилето на река Бистрица, гравитира около речното корито, като го пресича веднъж при км 55+435. В края на подучастък 1 и в близост до съществуващото трасе е предвидена нова гара Церовица, която е разположена в хоризонтална крива с радиус 1300 м и надлъжен наклон 9 ‰.

Излизайки от гара Церовица трасето продължава по дефилето на река Бистрица като я пресича на няколко места с мостови съоръжения. В зоната на съществуваща спирка

Кутугерци жп линията се отклонява по крайречието на река Коприва и минава западно от Долно село. Движейки се на юг проектната ос минава на изток от Преколница и с дясна крива достига до гара Гюешево.

За осигуряване на капацитета в участъка между гара Бистрица и гара Гюешево се предвижда една разменна гара Церовица с два коловоза. Гаровата платформа е разположена в хоризонтален наклон 9 ‰ и част от нея е в хоризонтална крива с радиус 1300 м. Полезната дължина на двата коловоза е 750 м. За гарите и спирките са предвидени нови перони, навеси за пътници и приемни здания. За достъп до пероните, където е необходимо, са предвидени и пешеходни подлези или пасарелки.

Гара Гюешево е разработена като гранична. Решена е с 5 приемно-отправни коловоза (три от тях с осигурен перонен достъп за пътници) и един обходен коловоз. Полезната дължина на приемно-отправните коловози е минимум 750 м. Предвижда се изграждането на ограда, която да предотврати нерегламентирано напускане на пътници. Достъпът ще се осигурява посредством пешеходен надлез. Между коловози 4 и 5 се предвижда полагането на пътека с дължина 750 м, която улеснява митническия контрол на товарните влакове. Предвиждат се коловози за контрол и дезинфекция. Съществуващите приемно здание и оперативна сграда за митнически контрол ще се запазят, като за тях е заложена рехабилитация. Предвижда се рехабилитация на съществуващите товарна рампа и склад.

Големи съоръжения

Мостове и виадукти: Предвидени са мостови съоръжения при пресичането на реки, а виадукти при пресичането на дерета с по-голяма височина. Общият брой на мостовете и виадуктите е 23 бр., с обща дължина 3 084 м. Най-дългото мостово съоръжение е с дължина 852 м.

Тунели: Общият брой на тунелите е 9 бр. с обща дължина 4 246 м. Най-дългото тунелно съоръжение е с дължина 676 м. Частта от граничния тунел между България и Северна Македония, влизащ в обхвата на проекта е с дължина 1 194 м и е калкулирана в общата дължина.

Обобщена статистика за варианта, основни технически параметри

Отнася се към сценарий	Участък (RA-KN или KN-GE)	Код на варианта	Луч. (км)	V (км/час)	Rmin. (м)	ip (‰)
		Име на файла				
А	KN-GE	KG-A1	33.90	130/100	800/500	20‰
Мостове и естакади			Тунели			Разм. гари
бр.	Lmax, (м)	Лобщо, (м)	бр.	Lmax, (м)	Лобщо, (м)	бр.
23	582	3084	9	676	4246	1

Участък 2 Кюстендил (Бистрица) – Гюешево: Проектна разработка А1 – Вариант 2 (червен)

Проектният вариант е разработен като еднопътна електрифицирана жп линия. Хоризонталните криви са с минимален радиус от 1 500 м. Преходните криви са с нормална дължина, като не са използвани скъсени и къси. Проектната скорост е 160 км/ч, изключение прави кривата от км 63+390 до км 65+538, която е с $R=1000$ м и е за скорост 140 км/ч. Максималният наклон, допуснат по трасето, възлиза на 20‰.

Проектният вариант е с начало при км 42+913.68 и край при км 78+672. Краят на участък 2 е началото на граничния тунел. Дължината на варианта е 35.76.

След излизането от гара Бистрица проектното трасе преминава южно от село Скриняно, съобразявайки се със съществуващи СОЗ, водни обекти, главни електропроводни линии (ВЛ 400 kV) и други комуникации и обекти. В близост до с. Скриняно е проектиран разделен пост Запад за връзка със съществуващата жп линия през гара Кюстендил. След разделния пост проектното трасе навлиза в дефилето на река Бистрица, като максимално гравитира около реката с цел оптимизация на тунелни и укрепителни съоръжения. В края на подучастък 1 и в близост до съществуващото трасе е предвидена нова гара Церовица, която е разположена в хоризонтална крива с радиус 1 600 м и надлъжен наклон 9 ‰. Излизайки от гара Церовица трасето продължава по дефилето на река Бистрица като я пресича на няколко места с мостови съоръжения. Минава на изток от Долна Махала, като се предвижда изграждането на спирка. Жп линията продължава на юг, след което с дълга дясна крива минава северно от село Раненци, при което е предвидено изпълнението на нова спирка Раненци.

За осигуряване на капацитета в участъка между гара Бистрица и гара Гюешево се предвижда една разменна гара Церовица с два коловоза. Гаровата платформа е разположена в хоризонтален наклон 9 ‰ и част от нея е в хоризонтална крива с радиус 1 600 м. Полезната дължина на двата коловоза е 750 м.

За гарите и спирките са предвидени нови перони, навеси за пътници и приемни здания. За достъп до пероните, където е необходимо, са предвидени и пешеходни подлези или пасарелки.

Гара Гюешево е разработена като гранична. Решена е с 5 приемно-отправни коловоза (три от тях с осигурен перонен достъп за пътници) и един обходен коловоз. Полезната дължина на приемно-отправните коловози е минимум 750 м. Предвижда се изграждането на ограда, която да предотврати нерегламентирано напускане на пътници. Достъпът ще се осигурява посредством пешеходен надлез. Между коловози 4 и 5 се предвижда полагането на пътека с дължина 750 м, която улеснява митническия контрол на товарните влакове. Предвиждат се коловози за контрол и дезинфекция.

Съществуващите приемно здание и оперативна сграда за митнически контрол ще се запазят, като за тях е заложена рехабилитация. Предвижда се рехабилитация на съществуващите товарна рампа и склад.

Големи съоръжения

Мостове и виадукти: Предвидени са мостови съоръжения при пресичането на реки, а виадукти при пресичането на дерета с по-голяма височина. Общият брой на мостове и виадукти е 29 бр., с обща дължина 2 881 м. Най-дългото мостово съоръжение е с дължина 207 м.

Тунели: Тунелите са 6 бр. с обща дължина 2 114 м. Най-дългото тунелно

съоръжение е с дължина 220 м. Частта от граничния тунел между България и Северна Македония, влизащ в обхвата на проекта е с дължина 1 194 м и е калкулирана в общата дължина.

Обобщена статистика за варианта, основни технически параметри

Отнася се към сценарий	Участък (RA-KN или KN-GE)	Код на варианта	Луч. (км)	V (км/час)	Rmin. (м)	ip (‰)
		Име на файла				
A	KN-GE	KG-A1	35.76	160/140	1500/1000	20‰
Мостове и естакади			Тунели			Разм. гари
бр.	Lmax, (м)	Общо, (м)	бр.	Lmax, (м)	Общо, (м)	бр.
28	270	3908	6	220	2114	1

- Участък 2 Кюстендил (Бистрица) – Гюешево: Проектна разработка E1 – Вариант 3 (св. син).

Проектният вариант е разработен като еднопътна електрифицирана жп линия. Хоризонталните криви са с минимален радиус от 800 м. Преходните криви са с нормална дължина. Проектната скорост е 130 км/ч, като гара Гюешево и отсечката до тунел Деве Баир са проектирани за 80 км/ч. Максималният наклон, допуснат по трасето, възлиза на 25‰.

Проектният вариант е с начало при км 42+913.68 и край при км 73+405. Краят на участък 2 е началото на граничния тунел. Дължината на варианта е 30.49 км.

След излизането от гара Бистрица проектното трасе преминава южно от село Николичевци, съобразявайки се със съществуващи СОЗ, водни обекти и други комуникации и обекти. До км 49+550 направлението на жп линията е на северозапад, след което с дълга лява крива с радиус 1000 м преминава северно от село Соголяно, като на км 50+600 пресича река Бистрица, посредством жп естакада. След пресичането на реката трасето се насочва на юг. На км 51+766 е разположен Разделен пост „Соголяно“. Около км 53+500 жп линията преминава източно от село Радловци, след което се насочва на югозапад, за да достигне до село Горна Брестница, в близост до което се изгражда разменна гара със същото име, с два приемно-отправни коловоза, с ос приемно здание на км 59+771. На км 55+000 жп линията преминава северно от складова база за нуждите на отбраната, като трасето е в дълбок изкоп. Минавайки между две дерета на км 62+025 трасето навлиза в тунел с дължина 3260 м и излиза северно от селата Гърляно и Раненци, при което е заложено изпълнението на нова спирка Раненци. На км 68+074 и на км 71+136 жп линията пресича косо магистрален електропровод 400 kW, като пресичането се осъществява посредством тунелни конструкции.

За осигуряване на капацитета в участъка между гара Бистрица и гара Гюешево се предвижда една разменна гара Горна Брестница с два коловоза. Предвидено е изграждането на малко приемно здание. Полезните дължини на коловозите са 828 м и 750 м. Предвидени са нови перони с широчина минимум 3 м и дължина 200 м. За достъп до

пероните се предвижда и пешеходен подлез.

Гара Гюешево е разработена като гранична. Решена е с 5 приемно-отправни коловоза (три от тях с осигурен перонен достъп за пътници) и един обходен коловоз. Полезната дължина на приемно-отправните коловози е минимум 750 м. Съществуващите приемно здание и оперативна сграда за митнически контрол ще се запазят, като за тях е заложена рехабилитация. Дължината на челния перон, обслужващ коловоз 1, е 200 м, а дължината на междинния перон, обслужващ коловози 2 и 3, е 300 м. Предвижда се изграждането на ограда, която да предотврати нерегламентирано напускане на пътници. Достъп ще се осигурява посредством пешеходен надлез. Между коловози 4 и 5 се предвижда полагането на пътека с дължина 750 м, която улеснява извършването на технически преглед и митнически контрол на товарните влакове. Предвиждат се коловози за контрол и дезинфекция и коловоз за гариране на моторен влак за поддържане на железния път. Ще се изгради и екипировъчен пункт за маневрени локомотиви. Предвижда се рехабилитация на съществуващите товарна рампа и склад.

На км 68+425 е разположена спирка Раненци.

Големи съоръжения

Мостове и виадукти: Предвидени са мостови съоръжения при пресичането на реки, а виадукти при пресичането на дерета с по-голяма височина. Общият брой на мостове и виадукти е 11 бр., с обща дължина 2671 м. Най-дългото съоръжение е с дължина 547 м, което се намира на км 58+757. Пресичането на автомобилни пътища се осъществява на две нива, посредством пътни надлези или пътни подлези.

Тунели: Тунелите са 7 броя с обща дължина 5548 м. Най-дългото тунелно съоръжение е тунел 3 от км 62+025 до км 65+285 и е с дължина 3260 м. Частта от граничния тунел между България и Северна Македония е с дължина 1194 м и е калкулирана в общата дължина. Тунели 4 и 5 които са с дължини по 200 м се изпълняват по открит способ. Тунел 6 е с дължина 100 м, като целта на неговото изграждане е жп линията да премине безконфликтно под магистрален електропровод 400 kW.

Обобщена статистика за варианта, основни технически параметри

Отнася се към сценарий	Участък (RA-KN или KN-GE)	Код на варианта	Лич. (км)	V (км/час)	Rmin. (м)	imax (%)
		Име на файла				
E1	KN-GE	KG-E1-V3	30.49	130	800	25‰
Мостове и естакади			Тунели			Разм. гари
бр.	Lmax, (м)	Общо, (м)	бр.	Lmax, (м)	Общо, м	бр.
11	547	2671	7	3260	5548	1

Разделен пост „Соволяно“

На км 51+766 е разположен Разделен пост „Соволяно“, чрез който се осъществява

връзка със съществуващата гара Кюстендил. Вариантът се разработва като еднопътна електрифицирана жп линия с проектна скорост 70 км/ч. Минималният радиус на хоризонталните криви е 295 м, като използваните преходни криви са скъсени. Изключение прави първата крива в участъка, при която скоростта е 40 км/ч. Вариантът на трасето от Кюстендил до РП Соголяно свързва съществуваща гара Кюстендил с проектните варианти, които преминават през дефилето на река Бистрица.

Обща използвана площ по участъци и варианти

Участък 1 Радомир - Кюстендил (Бистрица): Проектна разработка E2 – Вариант 1 (светло-син) - около 1 165 425 м².

Участък 1 Радомир - Кюстендил (Бистрица): Проектна разработка E2 – Вариант 2 (червен) - около 1 934 дка.

Участък 1 Радомир - Кюстендил (Бистрица): Проектна разработка E2 – Вариант 2 (червен) – подвариант 2.1(зелен) - около 1 660 дка.

Участък 1 Радомир - Кюстендил (Бистрица): Проектна разработка E2 – Вариант 2 (червен) – подвариант 2.2 (зелен) - около 1 934 дка.

Участък 2 Кюстендил (Бистрица) – Гюешево: Проектна разработка A1 – Вариант 1 (син) – около 1 488 000 м².

Участък 2 Кюстендил (Бистрица) – Гюешево: Проектна разработка A1 – Вариант 2 (червен) – около 2 046 000 м².

Участък 2 Кюстендил (Бистрица) – Гюешево: Проектна разработка E1 – Вариант 3 (св. син) – около 1 326 000 м².

Инвестиционното предложение не предвижда изграждане на нова или промяна на съществуваща пътна инфраструктура.

Няма необходимост от други, свързани с основния предмет, спомагателни или поддържащи дейности, в т.ч. необходимост от изграждане на нова техническа и инженерна инфраструктура пътища/улицы, електропроводи и др.

Инвестиционното предложение предвижда изкопни работи, очаквана дълбочина на изкопите – преобладаваща дълбочина от 0 до 10 м, максимална дълбочина от 25 м.

Инвестиционното предложение предвижда взривни работи.

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:

Инвестиционно предложение за „Модернизация на железопътната линия Радомир – Гюешево – граница с Република Северна Македония“ е във връзка с Проект „Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътната линия София – Перник – Радомир – Гюешево – граница с Република Северна Македония“, представляващ продължение на техническата помощ, реализирана с финансовата подкрепа на ЕС чрез предприєдинителната програма ИСПА – Регламент (ЕО) № 1164/94 на Съвета на Европа, към мярка 2006/BG/16/P/PA/002 „Техническа помощ за

модернизация на Трансевропейската железопътна мрежа в България” за обекти: модернизация на жп линия София – Перник – Радомир и модернизация на жп линия Радомир – Гюешево“.

Инвестиционното предложение за „Модернизация на железопътната линия Радомир – Гюешево – граница с Република Северна Македония“ е във връзка и с Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г., като Проектът „Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътна линия София – Перник – Радомир – Гюешево – граница с Република Северна Македония“ се финансира по приоритетна ос 1 „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната” Трансевропейска транспортна мрежа“ на оперативната програмата.

Инвестиционното предложение е във връзка с разработени през 2019 г. Предпроектни проучвания, които включват 15 броя сценарии за модернизация на железопътните участъци Радомир – Гюешево и Гюешево - границата с Република Северна Македония.

Инвестиционното предложение е обвързано с усвояването на нови площи, за което ще бъде необходимо провеждането на отчуждителни процедури в землищата на населените места, през които преминава новата жп линия.

Трасето на жп линия Радомир – Гюешево – граница с Република Северна Македония засяга съоръжения и линейни мрежи, собственост на други ведомства, с които ще се съгласуват налагащите се реконструкции.

Инвестиционното предложение за „Модернизация на железопътната линия Радомир – Гюешево – граница с Република Северна Македония“ не е във връзка с други утвърдени устройствени и застроителни планове.

Орган по одобряване на инвестиционното предложение по реда на ЗООС е МОСВ.

Орган по разрешаване на инвестиционното предложение по реда на ЗУТ е МРРБ.

4. Местоположение:

(населено място, община, квартал, поземлен имот, като за линейни обекти се посочват засегнатите общини/райони/кметства, 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 на обектите на културното наследство, очаквано трансгранично въздействие, схема на нова или промяна на съществуваща пътна инфраструктура)

Инвестиционното предложение: „Модернизация на железопътната линия Радомир – Гюешево – граница с Република Северна Македония“ е разделено на два участъка, всеки разработен в два варианта (син вариант и червен вариант).

Участък 1 Радомир - Кюстендил (Бистрица): Проектна разработка E2 – Вариант 1 (син) е разположен на територията на области Перник и Кюстендил и засяга землищата на гр. Радомир, с. Прибой, с. Беланица, с. Кошарите, с. Поцърненци, с. Негованци, с. Извор и с. Углярци от община Радомир, с. Голяма фуча и с. Горна Козница от община Бобов дол, с. Таваличево, с. Горна Гращица, с. Коняво, с. Ябълково, с. Копиловци, с. Николичевци и с. Скриняно от община Кюстендил.

Участък 1 Радомир - Кюстендил (Бистрица): Проектна разработка E2 –

Вариант 2 (червен) е разположен на територията на области Перник и Кюстендил и засяга землищата на гр. Радомир, с. Прибой, с. Беланица, с. Кошарите, с. Поцърненци, с. Негованци, с. Извор, с. Кленовик и с. Углярци от община Радомир, с. Голяма фуча и с. Горна Козница от община Бобов дол, с. Таваличево, с. Горна Гращица, с. Коняво, с. Ябълково, с. Копиловци, с. Николичевци и с. Скриняно от община Кюстендил.

Участък 1 Радомир - Кюстендил (Бистрица): Проектна разработка E2 – Вариант 2 (червен) с подвариант 2.1 (зелен) и подвариант 2.2 (зелен) е разположен на територията на области Перник и Кюстендил и засяга землищата на гр. Радомир, с. Прибой, с. Беланица, с. Кошарите, с. Поцърненци, с. Негованци, с. Извор, с. Кленовик и с. Углярци от община Радомир, с. Голяма фуча и с. Горна Козница от община Бобов дол, с. Таваличево, с. Горна Гращица, с. Коняво, с. Ябълково, с. Копиловци, с. Николичевци и с. Скриняно от община Кюстендил.

Участък 2 Кюстендил (Бистрица) – Гюешево: Проектна разработка A1 – Вариант 1 (син) е разположен на територията на област Кюстендил и засяга землищата на с. Копиловци, с. Николичевци, с. Скриняно, с. Соголяно, с. Радловци, с. Мазарчево, с. Кършалево, с. Церовица, с. Кутугерци, с. Долно село, с. Преколница, с. Каменичка Скакавица и с. Гюешево от община Кюстендил.

Участък 2 Кюстендил (Бистрица) – Гюешево: Проектна разработка A1 – Вариант 2 (червен) е разположен на територията на област Кюстендил и засяга землищата на с. Копиловци, с. Николичевци, с. Скриняно, с. Соголяно, с. Радловци, с. Мазарчево, с. Кършалево, с. Церовица, с. Кутугерци, с. Долно село, с. Ръсово, с. Раненци, с. Каменичка Скакавица и с. Гюешево от община Кюстендил.

Участък 2 Кюстендил (Бистрица) – Гюешево: Проектна разработка E1 – Вариант 3 (св. син) е разположен на територията на област Кюстендил и засяга землищата на с. Копиловци, с. Николичевци, с. Скриняно, с. Соголяно, с. Радловци, с. Лозно, с. Горна Брестница, с. Жилени, с. Вратца, с. Гърляно, с. Ръсово, с. Раненци, с. Каменичка Скакавица и с. Гюешево от община Кюстендил.

При изграждането на байпас през гр. Кюстендил ще се засегнат землищата на с. Ябълково, с. Копиловци и с. Николичевци от община Кюстендил.

Инвестиционното предложение: „Модернизация на железопътната линия Радомир – Гюешево – граница с Република Северна Македония“ отстои от най-близко разположените населени места, както следва:

Участък 1 Радомир - Кюстендил (Бистрица): Проектна разработка E2 – Вариант 1 (син): с. Прибой – 20 – 30 м; с. Углярци – 10 – 20 м; с. Горна Козница – 20 – 30 м; с. Горна Гращица – 80 м; с. Копиловци (манастир) – 40 м.

Участък 1 Радомир - Кюстендил (Бистрица): Проектна разработка E2 – Вариант 2 (червен): с. Прибой – 20 – 30 м; с. Извор – 20 м; с. Углярци – 10 – 20 м; с. Горна Козница – 15 – 20 м; с. Горна Гращица – 70 м;

Участък 1 Радомир - Кюстендил (Бистрица): Проектна разработка E2 – Вариант 2 (червен) с подвариант 2.1 (зелен): с. Прибой – 20 – 30 м; с. Извор – 20 – 60 м; с. Углярци – 10 – 20 м; с. Горна Козница – 15 – 20 м; с. Горна Гращица – 20 -70 м.

Участък 1 Радомир - Кюстендил (Бистрица): Проектна разработка E2 – Вариант 2 (червен) с подвариант 2.2 (зелен): с. Прибой – 10 – 20 м; с. Извор – 20 – 60 м; с. Углярци – 10 – 20 м; с. Горна Козница – 15 – 20 м; с. Горна Гращица – 20 -70 м.

Участък 2 Кюстендил (Бистрица) – Гюешево: Проектна разработка А1 – Вариант 1 (син): с. Соголяно – 30 - 70 м; с. Церовица – 30 – 40 м; с. Кутугерци – 10 – 20 м; с. Долно село – 30 – 50 м; с. Гюешево – 10 – 20 м.

Участък 2 Кюстендил (Бистрица) – Гюешево: Проектна разработка А1 – Вариант 2 (червен): с. Соголяно – 30 - 70 м; с. Мазарачево (единични къщи) – 20 м; с. Церовица – 30 – 40 м; с. Кутугерци – 10 – 30 м; с. Ръсово – 10 м; с. Раненци – 20 – 30 м; с. Каменичка Скакавица – 10 м; с. Гюешево – 10 – 20 м.

Участък 2 Кюстендил (Бистрица) – Гюешево: Проектна разработка Е1 – Вариант 3 (св. син): с. Николичевци – 30 – 80 м; с. Радловци – 95 м; с. Жилени (единични къщи) – 80 – 90 м; с. Горна Брестница (единични къщи) – 20 – 80 м; с. Вратца (единични къщи) – 10 – 20 м; с. Гърляно (единична къща) – 15 м; с. Раненци (единични къщи) – 10 – 50 м; с. Каменичка Скакавица – 10 м; с. Гюешево – 10 – 20 м.

Описание на проектната ситуация на новата жп линия

Участък 1 Радомир - Кюстендил (Бистрица): Проектна разработка Е2 – Вариант 1 (светло-син)

Проектното трасе започва от съществуваща жп гара Радомир, като следва съществуващата жп линия до гара Александър Димитров. След жп гарата проектното трасе продължава в югозападна посока минавайки западно на село Извор и навлизане в тунел. Трасето преминава два пъти под Път I-6 и под вилна зона. Пресича дере и преминава под Път I-6. След отделянето от пътя се навлиза към с. Углярци покрай р. Орлячка (р. Углярска). Трасето преминава на източния склон на долината и се движи по скатите ѝ като заобикаля населеното място. Между с. Горна Козница и с. Таваличево е проектиран тунел. Трасето заобикаля южно населените места Таваличево, Горна Гращица и Коняво. В с. Коняво преминава през стопанския двор без да засяга сгради и постройки. След село Коняво се пресича р. Струма с мост. В края на участъка е предвидена гара Бистрица.

Участък 1 Радомир - Кюстендил (Бистрица) : Проектна разработка Е2 – Вариант 2 (червен)

Проектното трасе започва от съществуваща жп гара Радомир, като следва съществуващата жп линия до село Прибой. След село Прибой трасето се отества на изток, където се предвижда и нова жп гара Александър Димитров. След нова гара Ал. Димитров проектното трасе заобикаля село Извор от изток-юг. След тунел трасето се отправя в югоизточна посока към село Углярци, като до селото се предвижда нова жп гара Углярци. След гарата проектната ос се насочва в южна посока, като на км 22+723 е предвиден тунел, чрез който се преодолява Конявската планина. Изходният портал на тунела е до село Горна Козница. След Горна Козница проектното трасе се отправя в югозападна посока, като минава южно на село Таваличево и село Горна Гращица. Между двете села се предвижда нова жп гара Таваличево. След село Горна Гращица проектната ос продължава в западна посока минавайки южно на село Коняво, следва пресичане на река Струма, след което е разположена нова жп гара Бистрица.

Участък 1 Радомир - Кюстендил (Бистрица): Проектна разработка Е2 – Вариант 2 (червен) - Подвариант 2.1 (зелен)

Проектното решение в профил започва от км 20+420, като е проектиран

надлъжен наклон от 1.50 ‰ качване с дължина на нивелетното рамо от 1798 м. В този наклон попада и гара Углярци, като схемата на гара се запазва, както при Вариант 2 – гара с два приемно-отправни коловоза с два едностранни перона. След гарата следва надлъжен наклон от 3 ‰ слизание с дължина на нивелетното рамо от 500 м, следван с надлъжен наклон от 13 ‰ слизание и 500 м рамо. На км 23+218 започва надлъжен наклон от 14.30 ‰ слизание и дължина на нивелетното рамо от 3581.75 м. На км 26+799.75 нивелетата на Подвариант 2.1 се включва в нивелетата на Вариант 2.

Участък 1 Радомир - Кюстендил (Бистрица): Проектна разработка E2 – Вариант 2 (червен) - Подвариант 2.2 (зелен)

Подвариант 2.2 е разработен от км 4+173.38 до км 10+661.64, като е разположен отдясно на съществуващата жп линия. Основаната цел на Подвариант 2.2 е да се избегне засягането на съществуващия отводнителен канал намиращ се отляво на съществуващата жп линия от км 4+800 до км 7+800. При Подвариант 2.2 се запазва жп връзката към съществуващата жп линия за Земен.

Връзка на новото жп трасе от гара Радомир до гара Гюешево (граница с Република Северна Македония) със съществуващата гара Кюстендил

Връзката на новото трасе със съществуващата гара Кюстендил се явява байпас на основното трасе и е разделена на три участъка: Бистрица – Кюстендил, гара Кюстендил и Кюстендил Разделен пост (РП) - Соголяно.

Участък Бистрица – Кюстендил: Вариантът се разработва като еднопътна електрифицирана жп линия с проектна скорост 70 км/ч. Минималният радиус на хоризонталните криви е 310 м, като използваните преходни криви са скъсени. Началото на новата връзка между проектна гара Бистрица и гара съществуващата Кюстендил е начало стрелка № 7 в гара Бистрица. На км 43+517.80 е разположена стрелка № 1, която служи като Разделен пост. В участъка се предвижда изместване на съществуващата жп линия при преминаването ѝ над река Бистрица.

Гара Кюстендил: Гара Кюстендил ще бъде реконструирана и е обвързана с вариантите на идейния проект. Реконструкцията на гара Кюстендил предвижда демонтаж на трите съществуващи приемно-отправни коловози, на 4-ти екипировъчен, на 5-ти обходен, на 4-ти и 5-ти глухи коловози.

Участък Кюстендил - РП Соголяно: Вариантът се разработва като еднопътна електрифицирана жп линия с проектна скорост 70 км/ч. Минималният радиус на хоризонталните криви е 295 м, като използваните преходни криви са скъсени. Изключение прави първата крива в участъка, при която скоростта е 40 км/ч. Вариантът на трасето от Кюстендил до РП Соголяно свързва съществуваща гара Кюстендил с проектните варианти, които преминават през дефилето на река Бистрица.

Участък 2 Кюстендил (Бистрица) – Гюешево: Проектна разработка A1 – Вариант 1 (син)

След гара Бистрица проектното трасе преминава южно от село Скриняно. В близост до с. Скриняно е проектиран разделен пост Запад за връзка със съществуващата жп линия през гара Кюстендил. След разделния пост проектното трасе навлиза в дефилето на река Бистрица, гравитира около речното корито, като го пресича веднъж при км 55+435. В края на подучастъка в близост до съществуващото трасе е предвидена нова гара Церовица. След гара Церовица трасето продължава по дефилето на река Бистрица като я

пресича на няколко места с мостови съоръжения. В зоната на съществуваща спирка Кутугерци жп линията се отклонява по крайречието на река Коприва и минава западно от Долно село. След това трасето минава на изток от Преколница към гара Гюешево.

Участък 2 Кюстендил (Бистрица) – Гюешево: Проектна разработка А1 – Вариант 2 (червен)

След гара Бистрица проектното трасе преминава южно от село Скриняно. В близост до с. Скриняно е проектиран разделен пост Запад за връзка със съществуващата жп линия през гара Кюстендил. След разделния пост проектното трасе навлиза в дефилето на река Бистрица, като максимално гравитира около реката с цел оптимизация на тунелни и укрепителни съоръжения. В края на подучастъка в близост до съществуващото трасе е предвидена нова гара Церовица. След гара Церовица трасето продължава по дефилето на река Бистрица като я пресича на няколко места с мостови съоръжения. Минава на изток от Долна Махала, като се предвижда изграждането на спирка. Жп линията продължава на юг, като минава северно от село Раненци, при което е заложено изпълнението на нова спирка Раненци.

- *Участък 2 Кюстендил (Бистрица) – Гюешево: Проектна разработка Е1 – Вариант 3 (св. син).*

След излизането от гара Бистрица проектното трасе преминава южно от село Николичевци, съобразявайки се със съществуващи СОЗ, водни обекти, и други комуникации и обекти. До км 49+550 направлението на жп линията е на северозапад, след което с дълга лява крива с радиус 1000 м преминава северно от село Соголяно, като на км 50+600 пресича река Бистрица, посредством жп естакада. След пресичането на реката трасето се насочва на юг. На км 51+766 е разположен Разделен пост „Соголяно“. Около км 53+500 жп линията преминава източно от село Радловци, след което се насочва на югозапад, за да достигне до село Горна Брестница, в близост до което се изгражда разменна гара със същото име, с два приемно-отправни коловоза, с ос приемно здание на км 59+771. На км 55+000 жп линията преминава северно от складова база за нуждите на отбраната, като трасето е в дълбок изкоп. Минавайки между две дерета на км 62+025 трасето навлиза в тунел с дължина 3260 м и излиза северно от селата Гърляно и Раненци, при което е заложено изпълнението на нова спирка Раненци. На км 68+074 и на км 71+136 жп линията пресича косо магистрален електропровод 400 kW, като пресичането се осъществява посредством тунелни конструкции.

Прилагаме сборен ситуационен план на проектните варианти за участък 1 и участък 2 (син вариант и червен вариант) на топографска карта М 1:150 000 (Приложение № 2 и 3).

Прилагаме географски координати или правоъгълни проекционни UTM координати в 35 зона в БГС 2005 (Приложение № 4) и ситуация и координати в *.shp формат (Приложение № 5).

Участък 1 Радомир - Кюстендил (Бистрица): Проектна разработка Е2 – Вариант 1 (светло-син) - Вариантът не пресича санитарно-охранителни зони първи пояс. Преминаването през втори и трети пояс става само с виадукт или насип.

Участък 1 Радомир - Кюстендил (Бистрица): Проектна разработка Е2 – Вариант 2 (червен), включително с подварианти 2.1 и 2.2 (зелен) - Вариантът не пресича

санитарно-охранителни зони първи пояс. Премаването през втори и трети пояс става само с виадукт или насип.

Участък 2 Кюстендил (Бистрица) – Гюешево: *Проектна разработка А1 – Вариант 1 (син)* - След излизането от гара Бистрица проектното трасе преминава южно от село Скриняно, съобразявайки се със съществуващи СОЗ.

Участък 2 Кюстендил (Бистрица) – Гюешево: *Проектна разработка А1 – Вариант 2 (червен)* - След излизането от гара Бистрица проектното трасе преминава южно от село Скриняно, съобразявайки се със съществуващи СОЗ.

Участък 2 Кюстендил (Бистрица) – Гюешево: *Проектна разработка Е1 – Вариант 3 (св. син)* - След излизането от гара Бистрица проектното трасе преминава южно от село Николичевци, съобразявайки се със съществуващи СОЗ.

Участък 1 Радомир - Кюстендил (Бистрица) и по двата варианта пресича Защитена зона (ЗЗ) „Конявска планина“, код BG0000298, обявена по Директивата за хабитатите. Нито един от вариантите не засяга защитени територии (ЗТ) по смисъла на ЗЗТ – най-близките такива – Природна забележителност (ПЗ) „Находище на див божур в м. Янковоц“ и ПЗ „Вековна дъбова гора в м. Янковоц“ отстоят съответно на 3 и 2.8 км от трасето на Вариант 1, и на 2.7 и 2.6 км от трасето на Вариант 2 (фигура № 4-1).



Фигура № 4-1: Местоположение на Вариант 1 (синя линия) и Вариант 2 (червена линия) на Участък 1 спрямо ЗЗ по Директивата за хабитатите (зелен контур) и ЗТ (оранжев контур). Оста на подвариант 2.1 (зелен), касаещ защитените зони и територии, почти съвпада с тази на Вариант 2 (червен).

Участък 2 Кюстендил (Бистрица) – Гюешево и по трите варианта пресича ЗЗ „Кършалево“, код BG0000294, обявена по Директивата за хабитатите. Нито един от вариантите не засяга защитени територии (ЗТ) по смисъла на ЗЗТ – най-близката такава – ПЗ „Група секвой в м. Ючбунар“ отстои на 4.3 км от трасето на Вариант 3 (фигура № 4-2).

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

(включително предвидено водовземане за питейни, промишлени и други нужди - чрез обществено водоснабдяване (ВиК или друга мрежа) и/или водовземане или ползване на повърхностни води и/или подземни води, необходими количества, съществуващи съоръжения или необходимост от изграждане на нови)

Използвани суровини и материали, природни ресурси и енергийни източници

Природните ресурси, суровините и материалите, които ще се използват при строителството и експлоатацията на инвестиционното предложение, са: земни и скални маси, инертни материали, трошен камък, дренаращ материал, пясък, дървен материал, вода, както и обработени метални суровини, железобетонни изделия, стоманени конструкции, дизелово гориво и електроенергия. За изпълнението на обратните засипки се използват земните маси, генерирани при оформянето на земното легло по трасето и дренажните системи. При необходимост от допълнителни строителни материали, те ще бъдат доставяни като стоков продукт от пазара, по вид и количество в съответствие с проекта.

Електроснабдяване

При строителството на новата жп линия и съоръженията към линията 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 от републиканската електрическа режа.

При експлоатацията на новата жп линия и съоръженията към линията ще се използва електроенергия за движение на подвижния състав, за направление на жп линията, гаровите възли, контролно-измервателните прибори, сигнализацията и другите елементи, свързани с надеждността и безопасността на технологичните процеси. Тяговата електроенергия ще се осигурява от подстанции, захранвани от републиканската електропреносна мрежа.

Водоснабдяване

При строителството на железопътната линия и площадките на съоръженията по трасето, вода ще се използва за: приготвяне на бетонови смеси и други строителни разтвори, за уплътняване на насипи, за навлажняване на временните пътища и строителни площадки за предотвратяване на емисии от прах във въздуха, за битови нужди на персонала.

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, пътниците на жп гарите и спирките. Водата за посочените нужди ще се доставя от мрежата на водоснабдителните дружества в обхвата на жп линията.

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 емитират вредни и опасни вещества, в т.ч. и приоритетни по време на строителството и експлоатацията на инвестиционното предложение.

В района на жп гарите и спирките ще се формират основно отпадъчни води от битов характер от персонала и пътниците, които следва да се отвеждат в съществуваща канализационна мрежа или ще се събират във водоплътни изгреби ями за спирки, където няма канализационни мрежи.

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

Инвестиционното предложение за „Модернизация на железопътната линия Радомир – Гюешево – граница с Република Северна Македония“ предвижда дейности по изграждане и експлоатация на електрифицирана високоскоростна еднопътна жп линия с проектна скорост 160 км/час. Предвижда се реконструкция и рехабилитация на гара Гюешево, както и реконструкция на пътни съоръжения и съоръжения на други ведомства в обхвата на железопътното трасе.

Разработени са за Участък 1 два варианта на трасето и за Участък 2 три варианта: Участък 1 на вариант син и на вариант червен с два подварианта включват изграждане на, както следва: - четири гари за разминаване и надгонване; - нови перони, навеси за пътници и приемни здания на гарите и спирките; - мостови съоръжения при пресичането на реки и виадукти при пресичането на дерета; - изграждане на жп тунели. Участък 2 на вариант син, вариант червен и вариант св. син включват изграждане на, както следва: - разменна и гранична гара; - нови перони, навеси за пътници и приемни здания на гарите; - мостови съоръжения и виадукти; - изграждане на жп тунели и граничен тунел.

По време на строително-монтажните дейности се очакват два вида емисии в атмосферния въздух:

- прах - при строителните работи (основно изкопно-насипните работи в сервитута на железопътната линия и на площадките на предвидените гари, мостове, виадукти и тунели по трасето на жп линията) - неорганизиран източник;

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

- емисии от пробивно-взривните работи – за изпълнение на пробивните работи при прокарването на тунелите - неорганизиран източник.

Количеството на прах от неорганизираните източници, зависи от предвидения обем изкопно-насипни и пробивни работи. То може да се ограничи, като се вземат съответните мерки: навлажняване на пътища и площадки, съхранение на прахообразни материали в затворени пространства или контейнери, покриване на прахообразни материали при съхранение на открито, транспортиране на земни маси и прахообразни материали с автосамосвали, оборудвани задължително с покривала. Очакваните емисии при използване на дизелово гориво от строителната механизация включват: първа група замърсители - SO_x, NO_x, ЛОС, CH₄, CO, CO₂, N₂O, NH₃; втора група замърсители (тежки метали); трета група замърсители (устойчиви органични замърсители) - PAH, DIOX и PCBs, четвърта група замърсители – сажди (PM₁₀). Количеството на емисиите зависи от количеството на използваното гориво в зависимост от организацията на строителството.

Отделените газове по време на пробивно-взривните работи (основно прах, СО и NOx) ще зависят от вида и еднократното количество взривно вещество. Общото количество отделени газове за прокопаването на тунелите ще зависи от предполагаемия обем на взривните работи и количеството отстранена скална маса.

Железопътната линия „Радомир – Гюешево – граница с Република Северна Македония“ ще бъде изцяло електрифицирана. При експлоатация на жп линията не се прогнозира отделяне на емисии от замърсители в атмосферния въздух.

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

Инвестиционното предложение предвижда „Модернизация на железопътната линия Радомир – Гюешево – граница с Република Северна Македония“.

Различните по вид отпадъци, които ще се генерират по време на строителните дейности и експлоатацията, са представени и класифицирани, като наименования и код, съгласно Приложение 1 към чл. 5 ал. 1 и чл. 6, ал. 1, т. 1 на Наредба № 2 от 23.06.2014 г. за класификация на отпадъците, на МОСВ и МЗ (ДВ бр. 66/2014 год.).

• Генерирани отпадъци, по време на строителството на инвестиционното предложение

Предвидените дейности по проектните варианти за двата участъка включват: Изграждане на нова железопътна линия и съоръжения към линията - надлези, подлези, тунели, мостове, виадукти, нови гари, нови спирки и нов разделен пост. Изграждане на нова контактна мрежа; Изграждане на системи за сигнализация и телекомуникация; Реконструкция на стрелково развитие (промяна в коловозното развитие) на жп гари.

Предвижда се реконструкция и рехабилитация на гара Гюешево, както и реконструкция на съоръжения на други ведомства.

Основни дейности, генериращи отпадъци по време на строително-монтажните работи, са: изкоп на земни и скални маси, изгребване на баластова призма, премахване на бордюри и стоманобетонни плочи, демонтаж на железобетонни стълбове и фундаменти; рехабилитация и ремонт на жп гари, рязане и фрезование на асфалт и др.

По време на строително-монтажните дейности за изграждане новата жп линия и съоръжения към линията, реконструкция на инженерни мрежи на други ведомства ще се генерират различни по вид отпадъци при разчистване и подготовка на строителните площадки, при извършване на изкопни дейности, строителство на железопътното тяло, строителство на съоръжения - подлези, надлези, мостове, тунели, гари, спирки, на местата за складиране на строителни материали, на местата за домуване на транспортна, строителната и монтажна техника, както и на местата за временни битови лагери на работещите.

Строителни отпадъци, генерирани при извършването на изкопни, насипни, кофражни, армировъчни, бетонови и асфалтобетонни работи и други строително-монтажни работи, извършвани на строителните площадки, са: изкопани земни и скални маси; бетон; метални отпадъци; дървесен материал; асфалтови смеси.

В началната фаза на строителството ще се генерират и биоразградими отпадъци при подготовката на терена за ново трасе и отстраняване на дървесно-храстова растителност.

Битови отпадъци, генерирани на строителните площадки, във временните лагери и места за домуване на транспортната, строителна и монтажна техника от жизнената дейност на работниците строители.

Опасни отпадъци, предимно отработени масла от строителната механизация и транспортна техника при непредвидена подмяна, амортизирани акумулаторни батерии, опаковки, съдържащи опасни вещества, кърпи за почистване на оборудване и предпазни облекла, които се класифицират като опасни.

След приключване на строителството ще се генерират отпадъци при окончателно почистване на площадки за съхраняване на земни и скални маси, площадки за временно съхраняване на отпадъци, складови площи за инертни строителни материали и прилежащите им площи.

В района на строителните дейности ще се генерират и отпадъци при реконструкция на инженерни мрежи на други ведомства.

Посочените отпадъци ще се генерират **еднократно** само по време на изпълнение на строителството на двата участъка, предмет на инвестиционното предложение.

A/ ОПАСНИ ОТПАДЪЦИ

Хидравлични масла

Отработени хидравлични масла (нехлорирани, синтетични и други хидравлични масла) ще се генерират при аварийна/непредвидена подмяна на хидравлични масла от хидравличните системи на транспортно-строителна и монтажна техника.

Генерираните при аварийна/непредвидена подмяна отработени хидравлични масла ще се събират разделно на мястото на образуването (на местата за домуване или на площадки на обекта) в затворени метални варели и предават за последващо третиране, въз основа на писмени договори, на лица, притежаващи документ по чл. 35 от Закона за управление на отпадъците (ЗУО). Аварийната подмяна на консумативите следва да се извършва на площадки с уплътнен изолационен материал, не позволяващ проникване на нефтопродукти в почвата.

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

13 01 10* – Нехлорирани хидравлични масла на минерална основа.

Масла за зъбни предавки

Отработени моторни масла от зъбни предавки, двигатели и редуктори (нехлорирани, синтетични и др. моторни масла) ще се генерират при аварийна/непредвидена подмяна на маслата от автотранспортна и строително-монтажна техника.

Генерираните при аварийна/непредвидена подмяна масла за зъбни предавки ще се събират разделно на мястото на образуването (на местата за домуване или на площадка на обекта) в затворени метални варели и предават за последващо третиране, въз основа на писмени договори, на лица, притежаващи документ по чл. 35 от ЗУО. Аварийната подмяна на консумативите следва да се извършва на площадки с уплътнен изолационен материал, не позволяващ проникване на нефтопродукти в почвата.

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

и МЗ.

13 02 05* – Нехлорирани моторни, смазочни масла и масла за зъбни предавки на минерална основа

Маслени филтри

Отработени маслени филтри ще се генерират при аварийна/непредвидена подмяна на отработени масла от автотранспортна и строително-монтажна техника и подмяна на отработените маслени филтри.

Генерираните при аварийна/непредвидена подмяна отработени маслени филтри ще се събират разделно на мястото на образуването (на местата за домуване или на площадка на обекта) в затворени метални контейнери и предават за последващо третиране, въз основа на писмени договори, на лица, притежаващи документ по чл. 35 от ЗУО. Аварийната подмяна на консумативите следва да се извършва на площадки с уплътнен изолационен материал, непозволяващ проникване на нефтопродукти в почвата.

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

16 01 07* – Маслени филтри

Спирачни течности

Отработени спирачни течности ще се генерират при аварийна/непредвидена подмяна на спирачна течност от неизправни спирачни системи на обслужващите автомобили и строителна техника.

Генерираните при аварийна/непредвидена подмяна отработени спирачни течности ще се събират разделно на мястото на образуването (на местата за домуване или на площадка на обекта) в затворени метални варели и предават за последващо третиране, въз основа на писмени договори, на лица, притежаващи документ по чл. 35 от ЗУО. Аварийната подмяна на консумативите следва да се извършва на площадки с уплътнен изолационен материал, непозволяващ проникване на нефтопродукти в почвата. Състав на отпадъците – нефтопродукти, високомолекулни въглеводороди.

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

16 01 13* – Спирачни течности

Акумулаторни батерии

Отпадъкът ще се генерира при непредвидена подмяна на амортизирани акумулаторни батерии от автотранспортна и строително-монтажна техника.

Генерираните при аварийна/непредвидена подмяна акумулаторни батерии ще се събират разделно на мястото на образуването (на местата за домуване или на площадка на обекта) в затворени метални контейнери и следва да се предават за последващо третиране, въз основа на писмени договори, на лица, притежаващи документ по чл. 35 от ЗУО. Аварийната подмяна на консумативите следва да се извършва на площадки с уплътнен изолационен материал, непозволяващ проникване на нефтопродукти в почвата.

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

Опаковки, съдържащи остатъци от опасни вещества или замърсени с опасни вещества

Пластмасови/метални опаковки от бои, лакове ще се генерират след изразходване на доставени бои и лакове за довършителни работи по съоръженията на железопътната линията „Радомир – Гюешево - граница с Република Северна Македония“.

Пластмасови/метални опаковки от бои, лакове ще се генерират след изразходване на доставени бои и лакове за довършителни работи по съоръженията към жп линията на отделните участъци ще се съхраняват на определена за целта площадка за временно съхраняване и ще се транспортират в основната база на организацията изпълнител на строително-монтажните работи и предават за последващо третиране, въз основа на писмени договори, на лица притежаващи документ по чл. 35 от ЗУО.

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

15 01 10* - Опаковки, съдържащи остатъци от опасни вещества или замърсени с опасни вещества

Кърпи за почистване на оборудване и предпазни облекла

Отпадъкът се образува при почистване на автотранспортна и строително-монтажна техника и от замърсяване на работни дрехи по време на работа. Отпадъкът ще се образува при почистване на използваната строително-монтажна техника и от замърсяване на работни дрехи по време на работа. Отпадъците ще се събират и предварително съхраняват в метален варел на мястото на тяхното образуване на определена за това площадка и ще се транспортират в основната база на организацията изпълнител на строително-монтажните работи и предават за последващо третиране, въз основа на писмени договори, на лица притежаващи документ по чл. 35 от ЗУО.

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

15 02 02* – абсорбенти, филтърни материали (включително маслени филтри, неупоменати другаде), кърпи за изтриване, предпазни облекла, замърсени с опасни вещества

Луминесцентни тръби и други отпадъци, съдържащи живак

Отпадъкът ще се генерира от негодни за употреба осветителни тела, отделени от сградния фонд и районното осветление при ремонт на гара Гюешево. Твърд отпадък. Негодните за употреба луминесцентни и живачни лампи, отпаднали при ремонт и рехабилитация на гара Гюешево ще се събират разделно и съхраняват в метален контейнер на определена за това площадка и ще се транспортират в основната база на организацията изпълнител на строително-монтажните работи и предават за последващо третиране, въз основа на писмени договори, на лица притежаващи документ по чл. 35 от ЗУО.

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

Б/ СТРОИТЕЛНИ ОТПАДЪЦИ

Земни маси

При извършване на земно-изкопните работи по изграждане на железопътните участъци и съоръжения към тях, изграждане на надлези, подлези, тунели, мостове, виадукти, нови гари, нов разделен пост и др. ще се генерират земни и скални маси.

Земни и скални маси, които отговарят на проектните спецификации за влагане в строежа, ще се съхраняват на площадки в обхвата на жп линията или на площадки за временно съхраняване преди транспортиране и влагане в насип, както и използване за рекултивационни цели на обекта.

При изграждане на отделните участъци на жп линията генерираните земни маси, които не отговарят на проектните спецификации за влагане в строежа, ще се транспортират и съхраняват на определени площадки за съхранение или предават за оползотворяване и/или обезвреждане на Регионална система за управление на отпадъци.

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

17 05 04 – Почва и камъни, различни от упоменатите в 17 05 03

Земни маси, съдържащи опасни вещества

Замърсени земни маси ще се генерират при аварийни ситуации на строително-монтажна и транспортна техника и изтичане на петролни масла/продукти.

При извършване на земно-изкопни работи на отделните строителните площадки е възможно да се генерират и изкопани земни маси, съдържащи опасни вещества. Замърсените при аварийни ситуации на строителна и транспортна техника с нефтопродукти земни маси и замърсените почва и камъни (земни маси), генерирани при изкопни дейности на строителната площадка, следва да се изземват своевременно и да се предават за последващо третиране, въз основа на писмени договори, на лица, притежаващи съответния документ по чл. 35 от ЗУО.

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

17 05 03* – почва и камъни, съдържащи опасни вещества.

Бетон

Неизползваем бетон ще се генерира при изграждане на бетонови съоръжения към жп линията, бордюри, бетонови носещи ивици, бетонови водостоци, циментови окопи и др. Неизползваем бетон ще се генерира и от премахване на бордюри и стоманобетоннови плочи, премахване на съществуващи перони, премахване на фундаменти при демонтаж на железобетонни стълбове.

Генерираният отпадъчен бетон ще се събира разделно и предварително съхранява на определена за целта площадка в обхвата на жп линията до предаване на юридически лица, които прилагат йерархията при управление на отпадъците и/или предават на инсталации, отговарящи на нормативните изисквания, регламентирани в

законодателството по управление на отпадъците или на Регионална система за управление на отпадъци с цел оползотворяването му в съответствие с Наредба за управление на строителни отпадъци и за влагане на рециклирани строителни материали.

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

17 01 01 – Бетон

Желязо и стомана

Метални отпадъци ще се генерират при изграждане на съпътстващите жп линията съоръжения – тунели, мостове, подлези, надлези, спирки, гари, демонтаж на метални съоръжения, демонтаж на метални стълбове др. и при реконструкции на съоръжения на други ведомства, единична еластична ограда, предпазни стоманени парапети. Желязо и стомана ще отпада и от стоманена армировка и високоякостна арматурна стомана.

Металните отпадъци ще се събират разделно и ще се предават за последващо третиране, въз основа на писмени договори, на лица, притежаващи документ по чл. 35 от ЗУО.

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

17 04 05 – чугун и стомана

Баластра от баластова призма

При изземване на съществуваща баластова призма ще се генерира баластра. Генерираната в участъците на железния път баластра се транспортира на предварително определени за целта площадки за съхранение на строителни материали и отпадъци, в имоти, собственост на НКЖИ. Старият баласт се окачествява, пресява, сортира и съхранява за повторна употреба.

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

17 05 08 – Баластра от релсов път, различна от упоменатата в 17 05 07

Асфалтови смеси

Отпадъкът ще се генерира при полагане на асфалтобетонна настилка и незначителни количества от фрезоване на съществуваща асфалтова настилка в райони, подлежащи на реконструкция и строителство на нови гари, спирки и пътни връзки. Отпадъкът ще се генерира и при изграждане на пътните платна на надлезите. Остатъци от асфалт (свързващ асфалтов пласт – биндер и износващ пласт) ще се генерират при повърхностното нанасяне на асфалтовите покрития.

Остатъци от асфалт (свързващ асфалтов пласт – биндер и износващ пласт) ще се събират в метални контейнери и ще се транспортира в основната база на строителната организация и предават за последващо третиране на юридически лица, които прилагат йерархията при управление на отпадъците и притежават съответния документ по чл. 35 от ЗУО за извършване на дейности по оползотворяване (подготовка за повторна употреба – асфалтови смеси за полагане в неотговорни обекти, рециклиране, друго оползотворяване), въз основа на писмен договор.

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

17 03 01* – Асфалтови смеси, съдържащи каменовъглен катран

17 03 02 – Асфалтови смеси, различни от упоменатите в 17 03 01

Кабели

Кабели ще отпаднат при изграждане на системи за сигнализация и телекомуникация – полагане на оптичен кабел, изграждане на кабелна канална мрежа при изграждането на маршрутно компютърните централизации (МКЦ), изтегляне на нови захранващи кабели. Кабели ще отпаднат при ремонтни дейности на сгради на гари.

Генерираните отпаднали кабели ще се събират разделно и ще се предават за последващо третиране, въз основа на писмени договори, на лица, притежаващи съответния документ по чл. 35 от ЗУО.

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

17 04 11 – кабели, различни от упоменатите в 17 04 10

Дървесен материал

Отпадъчен дървесен материал (греди, дъски) ще се генерира при кофражни дейности при строителство на нови гари, спирка, тунели, мостови съоръжения, надлези, подлези, отводнителни съоръжения, бордюри и др. Отпадъчен дървесен материал (греди, дъски), генерирани при кофражни дейности при строителство на жп линията ще се събира разделно и предварително съхранява на определена площадка до натрупване на количества за предаване за оползотворяване на юридически лица, които прилагат йерархията при управление на отпадъците и притежават документ по чл. 35 от ЗУО.

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

17 02 01 – Дървесина

Смеси от бетон, тухли, керемиди, плочки и керамични изделия, различни от упоменатите в 17 01 06

В процеса на изграждане на нови гари, спирка, рехабилитация и ремонт на приемни здания и чакални, при разваляне настилка по перони, реконструкция на съоръжения ще се генерира отпадъчен бетон, тухли, плочки, и др. Смесени отпадъци от строителство, ще се събират и предварително съхраняват на определени за целта площадки и ще се транспортират от собственика на строителни отпадъци или от друго лице, отговарящо на изискванията на чл. 35 от ЗУО въз основа на писмен договор, съгласно чл. 40 от ЗУО и в съответствие с Наредба по чл. 22 на ЗУО на Общинския съвет за условията и реда за събирането, транспортирането, оползотворяването и обезвреждането на строителни отпадъци. Генерираните отпадъци следва да се предават на Регионална система за управление на отпадъци с цел подготовка за повторна употреба и да се влагат в съоръжение за рециклиране на строителни отпадъци в съответствие с Наредба за управление на строителни отпадъци и за влагане на рециклирани строителни материали.

Код, съгласно класификацията на отпадъците, Наредба № 3/01.04.2004 год., МОСВ и МЗ.

17 01 07 – Смеси от бетон, тухли, керемиди, плочки и керамични изделия, различни от упоменатите в 17 01 06

В/ ДРУГИ НЕОПАСНИ ОТПАДЪЦИ, ГЕНЕРИРАНИ ПО ВРЕМЕ НА СТРОИТЕЛСТВОТО

Отпадъци от горско стопанство

Отпадъците се генерират в началната фаза на строителството при трасиране на железопътното трасе и разчистване на терена, свързано с отстраняване на дървесна и храстова растителност. Отпадъците се транспортират за оползотворяване (компостиране) към Регионална система за управление на отпадъците. Отпадъчна дървесно-храстова растителност, образувана при разчистване на площите в рамките на обхвата на жп линията, свързано с изсичане на растителност и окосяване на трева, се събира на определена за целта площадка и транспортира към Регионална система за управление на отпадъците за оползотворяване (компостиране).

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

02 01 07 – Отпадъци от горско стопанство

Излезли от употреба гуми

Излезли от употреба гуми ще се генерират при демонтаж на коловози (подмяна на гумени подложки) и изграждане на нови. Излезли от употреба гуми ще се събират разделно в метален контейнер, предварително съхраняват на определена за това площадка и транспортират в основната база на организацията изпълнител на строителството. Генерираните отпадъци следва да се предават за последващо третиране, въз основа на писмени договори, на лица, притежаващи съответния документ по чл. 35 от ЗУО.

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

16 01 03 – Излезли от употреба гуми

Освен разгледаните отпадъци, в района на строителните дейности (за строителна площадка на съответен участък) ще се генерират отпадъци и след приключване на строителните дейности по модернизация на железопътната линия „Радомир – Гюешево – граница с Република Северна Македония“, съоръженията към нея и реконструкция на инженерни мрежи на други ведомства. Това са отпадъци, генерирани при окончателно почистване на площадки за съхранение на отпадъци, площадки за временно съхраняване на земни маси, складови площи за инертни строителни материали и прилежащите им площи.

Г/ БИТОВИ ОТПАДЪЦИ

В периода на строително-монтажните дейности по отделните строителни площадки, както и във временните лагери и места за домуване на транспортната, строителна и монтажна техника ще се генерират битови отпадъци от жизнената дейност на работещите.

В качеството на битови отпадъци ще се образуват опаковки, код 15 01, в т.ч.:

- Хартиени и картонени опаковки, код 15 01 01;
- Пластмасови опаковки, код 15 01 02;
- Метални опаковки, код 15 01 04;
- Композитни/многослойни опаковки, код 15 01 05;
- Стъклени опаковки, код 15 01 07;

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

20 03 01 – Смесени битови отпадъци

Битови отпадъци, генерирани от жизнената дейност на работниците, извършващи изкопни, строителни и монтажни работи, ще се събират в метални контейнери тип „Бобър” и предават за сепариране (отделяне на опаковки от хартия, метал, пластмаси с цел рециклиране, отделяне на биоразградими отпадъци с цел компостиране и намаляване на количеството на биоразградими отпадъци предназначени за депониране) в Регионална система за управление на отпадъци и депониране на остатъчните фракции на регламентирано депо за неопасни БО, съвместно с битовите отпадъци от съответните общини. Обезвреждането на БО да се прави само на депа и/или инсталации, отговарящи на нормативните изисквания, регламентирани в законодателството по управление на отпадъците.

• Отпадъци, които се очаква да се генерират по време на експлоатация на жп линия „Радомир – Гюешево – граница с Република Северна Македония“

По време на експлоатация на железопътното трасе и съоръженията към него ще се генерират различни по вид отпадъци от трафика и при ремонтни дейности на железопътното трасе. Различните по вид отпадъци, които ще се генерират при експлоатация на железопътното трасе, се разделят на: битови отпадъци; неопасни и опасни отпадъци и смесени строителни отпадъци от ремонтни работи.

При експлоатацията на железопътната линия ще се генерират течни и твърди отпадъци, както следва:

♦ разливи/течове от цистерни и товарни композиции, превозващи опасни отпадъци, опасни вещества, в т.ч. и горива.

Различните по вид отпадъци се генерират при инциденти, транспортни произшествия или аварии на товарни композиции;

Отпадъкът ще се образува при отстраняване на разливи/течове и почистване на терена при аварии, инциденти и аварии на товарни композиции с адсорбентни материали.

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

15 02 02* - абсорбенти, филтърни материали (включително маслени филтри, неупоменати другаде), кърпи за изтриване, предпазни облекла, замърсени с опасни вещества

♦ агрегати и части от жп композиции и изхабено оборудване от тях, излезли от употреба композиции (претърпели транспортни произшествия), жп консумативи и др.

Отпадъкът ще се образува при отстраняване на части от жп композиции и жп консумативи.

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

16 01 99 – отпадъци, неупоменати другаде

♦ разливи/течове/разпиляване от цистерни и товарни композиции, превозващи течни или оводнени материали.

Отпадъкът ще се образува при отстраняване на разливи/течове и почистване на терена при аварии, инциденти и аварии на товарни композиции с адсорбентни материали.

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

15 02 03 - Абсорбенти, филтърни материали, кърпи за изтриване и предпазни облекла, различни от упоменатите в 15 02 02

♦ отпадъци от почистване на терена на и покрай железопътната линия

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

20 03 03 – Отпадъци от почистване на улици

По време на експлоатацията на жп линията се очаква да се генерират и отпадъци основно от ремонтни дейности по линията и по сграден фонд на гари и спирки.

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

- 17 01 01 - Бетон
- 17 01 07 - Смеси от бетон, тухли, керемиди, плочки и керамични изделия, различни от упоменатите в 17 01 06
- 17 04 05 – Чугун и стомана
- 17 05 04 - 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 06 01* - Оловни акумулаторни батерии
- 20 01 21* - Луминесцентни тръби и други отпадъци, съдържащи живак

Битови отпадъци

- изхвърлени на и покрай железопътната линия битови отпадъци;
- изхвърлени опаковки от хранителни продукти, напитки и цигари – пластмасови, стъклени, метални и книжни;
- при ремонтни работи по линията - битови отпадъци от жизнената дейност на работещите.

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

- 20 03 01 - Смесени битови отпадъци
- 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

Събиране, транспортиране и съхранение на отпадъци по време на експлоатацията на жп линията

Различните по вид отпадъци, генерирани при аварийни ситуации, произшествия или дерайлиране на влакови композиции, 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 следва да се събират в метални контейнери/варели и да се предават за последващо третиране, въз основа на писмени договори, на лица, притежаващи съответния документ по чл. 35 от ЗУО.

Разлети и изхвърлени отпадъци на и край жп линията са в малки количества, като в основната си част се отвяват от вятъра или се отмиват от дъждовете. Част от отпадъците се задържат около пространството край жп линията. С оглед ограничаване замърсяването на пространството край жп линията, служби, поддържащи пространството край жп линията ще отстраняват натрупаните твърди отпадъци, генерирани при експлоатация на линията и ще ги предават за последващо третиране.

Негодните за употреба луминесцентни и живачни лампи се подменят с нови, а неизползваемите се събират в опаковките на новите и се съхраняват временно в метален контейнер. Контейнерът се съхранява в склад на закрито с достъп само на определено материално отговорно лице. Контейнерът е надписан в съответствие с изискванията на Наредба за излязлото от употреба електрическо и електронно оборудване (Приета с ПМС № 256 от 13.11.2013 г., обн., ДВ, бр. 100 от 19.11.2013 г., в сила от 1.01.2014 г.), като лампите се предават за последващо третиране, въз основа на писмени договори, на лица, притежаващи съответния документ по чл. 35 от ЗУО.

Отпадъкът, формиран под формата на желязо при ремонт на гари и спирки и по жп линията, ще се събира на определени площадки до предаване за последващо третиране, въз основа на писмени договори, на лица, притежаващи съответния документ по чл. 35 от ЗУО.

Излезли от употреба гуми (гумени подложки) се образува при ремонтни дейности по жп линията. Отпадъкът се събира в метални контейнери и временно съхранява на определена площадка до натрупване на количества за предаване за последващо третиране, въз основа на писмени договори, на лица, притежаващи съответния документ по чл. 35 от ЗУО.

Образуваните строителни отпадъци, генерирани по време на ремонтни дейности на жп линията и по сградния фонд на гари и спирки, ще се третират и транспортират от възложителя на строежа, от собственика на строителни отпадъци или от друго лице, съгласно чл. 40 от ЗУО и Наредба на Общинския съвет, в съответствие с чл. 22 на ЗУО за последващо третиране.

При извършване на земно-изкопните работи, ще се генерират незначителни количества изкопани земни маси. Генерираните отпадъци ще се събират и директно ще се

транспортират от притежателя на отпадъците (организацията извършваща ремонта), съгласно чл. 40 от ЗУО и Наредба на Общинския съвет в съответствие с чл. 22 на ЗУО и депонират на регионалното депо, съгласувано с общинските власти.

Почистването от отпадъци на жп линията, генерирани по време на експлоатацията в това число и битови отпадъци, ще се транспортират (от организацията, отговаряща за поддържането на жп линията) и ще се предават за последващо третиране, въз основа на писмени договори, на лица, притежаващи документ по чл. 35 от ЗУО за конкретния вид отпадък. Обезвреждането на битовите отпадъци да се прави само на депа и/или инсталации, отговарящи на нормативните изисквания, регламентирани в законодателството по управление на отпадъците. Организацията, отговаряща за поддържането на жп линията, осигурява съдове за събиране на отпадъците и транспортиране до съоръжения за тяхното третиране.

9. Отпадъчни води:

(очаквано количество и вид на формираните отпадъчни води по потоци (битови, промишлени и др.), сезонност, предвидени начини за третирането им (пречиствателна станция/съоръжение и др.), отвеждане и заустване в канализационна система/повърхностен воден обект/водоплътна изгребна яма и др.)

При строителството на железопътната линия и прилежащите съоръжения ще се използва вода за: приготвяне на бетонови смеси и други строителни разтвори, за уплътняване на насипи, за навлажняване на временните пътища и строителни площадки и минерална/трапезна бутилирана вода за работещите на обекта.

По време на строително-монтажните работи няма да се формират потоци от промишлени отпадъчни води. Не се предвижда заустване на потоци отпадъчни води във водни обекти.

По време на строителните дейности по изграждане на жп линията и съоръженията към нея извън гарите и спирките ще се използват химически тоалетни за работещите на обекта, на основата на сключен договор с оторизирана за целта фирма.

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, пътниците на жп гарите и спирките. Отпадъчните води от битов характер ще отвеждат в съществуваща канализационна мрежа или ще се събират във водоплътни изгреби ями за спирки, където няма канализационни мрежи.

10. Опасни химични вещества, които се очаква да бъдат налични на площадката на предприятието/съоръжението:

(в случаите по чл. 99б от 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)

Инвестиционното предложение не предвижда съхраняване на опасни вещества на строителните площадки, както и не се предвижда използването на химични вещества, препарати и продукти, подлежащи на забрана.

По време на строителните работи, използването на опасни химични вещества е свързано със строително-транспортната техника. Тези вещества включват основно горива - бензин, дизелово гориво, пропан-бутан, нехлорирани моторни и смазочни масла.

По време на строителството на жп линията и съоръженията към нея на отделните строителни площадки не се предвижда съхранение на горива и опасни вещества от Приложение № 3 от ЗООС.

По време на строителните работи се предвиждат и взривни дейности. Взрив ще се използва при строителството на тунели. На строителните площадки няма да се съхраняват взривни вещества. Взривните дейности ще се извършват от друго юридическо лице по отделен проект.

По време на експлоатация не се извършват дейности с опасни вещества.

Във връзка с горното инвестиционното предложение за „Модернизация на железопътната линия Радомир – Гюешево – граница с Република Северна Македония“ не попада в обхвата на чл. 99б от Закона за опазване на околната среда.

Моля да ни информирате за необходимите действия, които следва да предприемем по реда на глава шеста от ЗООС.

Моля на основание чл. 93, ал. 9, т. 1 от ЗООС да се проведе задължителна ОВОС за инвестиционното предложение, без да се извършва преценка за необходимостта от извършване на ОВОС.

Приложения:

1. Документи, доказващи уведомяване на засегнатото население - обяви във в. Труд и в. 24 часа и съобщение на интернет страницата на ДП НКЖИ за обявяване на предложението;
2. Сборен ситуационен план на проектните варианти за участък 1 (син вариант с един подвариант и червен вариант с два подварианта) и участък 2 (син вариант, червен вариант и св. син вариант) на топографска карта в dwg формат;
3. Сборен ситуационен план на проектните варианти за участък 1 и участък 2 на топографска карта в М 1:50 000 - в pdf формат;
4. Данни в цифров вид за оста и полосата на новопроектираната жп линия (по варианти) в координатна система WGS 84 / UTM zone 35N;
5. Ситуация и координати в *.shp формат;
6. Електронен носител – 1бр. CD.

С уважение,


инж. Красимир Напукчийски
Генерален директор