

РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

ДП „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ
ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА”

ISO 9001
BUREAU VERITAS
Certification



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

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 Напукчийски, 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

Лице за контакти:

Телефон, факс, e-mail:

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 жп участък Мездра – Медковец“

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

Характеристика на инвестиционното предложение:

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

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

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

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

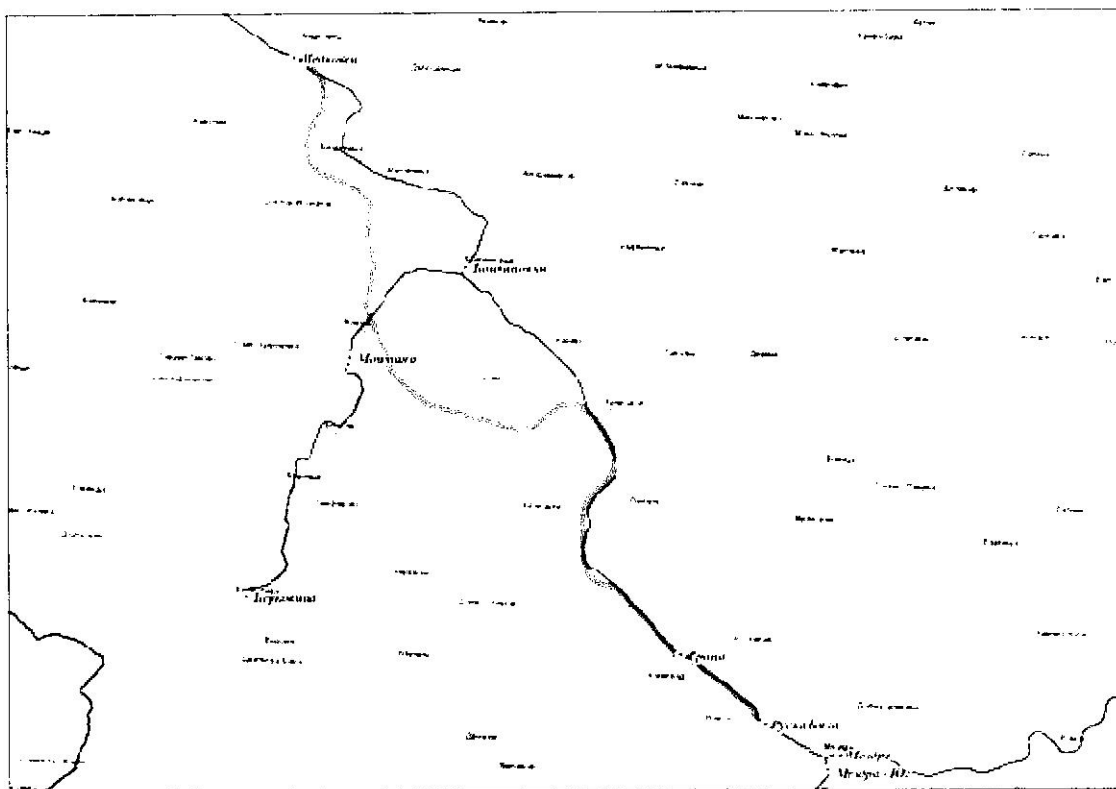
Железопътният участък, предмет на настоящото инвестиционно предложение, е с обхват от гара Мездра - начало стрелка 1 (НС 1) в нечетната гърловина страна Горна Оряховица по II -ра главна жп линия София - Варна - до начало стрелка 1 (НС 1) в нечетната гърловина на гара Медковец, страна Брусарци по VII-ма главна жп линия Мездра – Видин. Общата дължина на железопътния участък е **85,568** км, която включва участък Руска Бяла – Медковец съгласно идейният проект и участъка Мездра - Руска Бяла по съществуващото трасе.

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

- **Участък гара Руска Бяла – гара Медковец,** включващ модернизация на железопътната линия в участъка от изчисления по проект „Проектиране на строителството на железопътната линия Видин-София: актуализация на проекта и подготовка на железопътен участък Видин-Медковец“, по обособена

позиция 1: Актуализация и оптимизация на идеен проект за железопътни участъци Медковец-Руска Бяла и Руска Бяла-Столник“, вариант на трасе „С“.

- **Участък гара Мездра - Руска Бяла**, включващ:
 - Рехабилитация на железопътен участък Руска Бяла – Мездра, част от седма жп линия Мездра – Видин;
 - Транзитната връзка от разделен пост Моравица до гара Мездра – юг, осигуряваща връзката с втора главна жп линия София – Варна за транзитно преминаване на влаковете по направлението Видин – София е с дължина около 2 км.
 - Реконструкция на коловозното развитие на гара Мездра.



Фиг. 1 Участък Мездра - Руска Бяла

Описание на участък Руска Бяла - Медковец

В участъка ще се извърши модернизация на железопътната линия по изборния по проект „Проектиране на строителството на железопътната линия Видин-София: актуализация на проекта и подготовка на железопътен участък Видин-Медковец“, по обособена позиция 1: Актуализация и оптимизация на идеен проект за железопътни участъци Медковец-Руска Бяла и Руска Бяла-Столник“, вариант на трасе „С“.

Проектът предвижда широчината на земната основна площадка при единични/двойни железопътни линии да е: до 9.00 м /до 14 м. В напречен профил, височината на баластовата призма е минимум 33 см, мерена от долен ръб на траверсата, непосредствено под оста на релсата. Релсите са тип 60E1, съгласно стандарт БДС EN 13674-1:2011+A1:2017 или UIC60, съгласно UIC 860. Откос на изкопи / насипи – в зависимост от геоложките условия 1:1.5, 1:1.75, 1:2.

Железопътният участък Медковец - Руска Бяла, съгласно одобреното идейно трасе, се отклонява в план от съществуващото на около 2 км западно от гара Медковец и продължава на юг към град Монтана. На км 70+794 се намира новата гара Безденица. Напускайки град Монтана трасето завива на юг-югоизток и преминава до селата Крапчене и Трифоново. Новата гара Стубел (ос Приемно здание на км 47+850) е на юг от селата Стубел и Липен. След гара Стубел новата железопътна линия продължава на югоизток и се съединява със съществуващата линия в гара Криводол, където следва съществуващото трасе до гара Руска Бяла с леки отклонения. Общата дължина на железния път от жп гара Медковец до жп гара Руска бяла – по идейното трасе е 78,98 км.

Участък гара Руска Бяла - гара Враца е проектиран с разположение на следата на трасето предимно от североизточната част от съществуващата линия. При изхода от Руска Бяла трасето не засяга бензиностанцията на Лукойл разположена до Е79 при съществуващата гара. Изкачването към Враца е с наклони до 14.7‰, като в участъка от 102+000 до 105+050 е избегнато разполагането на трасето по долината на река Дърводелска. В частта от км 102+000 до км 103+000 проектното трасе е изместено незначително (на около 100 м, североизточно от трасето по идеен проект от 2009 г. (следата от Решението по ОВОС). В частта от 103+000 до 105+050 проектното трасе е изместено на около 160 м, югозападно от трасето по идеен проект от 2009 г. (следата от Решението по ОВОС), като се отдалечава от действащата Регионална система за управление на отпадъците (км 104+000).

Следата на трасето на 2 км преди гара Враца се събира по начин, идентичен с трасето по идеен проект от 2009 г. (следата от Решението по ОВОС). Преминаването през гарата и дългата права след гара Враца, като ситуация, надлъжен профил и коловозно развитие в гарата е почти идентично с предложението по следата от Решението по ОВОС. Предвидена е реконструкция на наземна гара Враца, с модернизация на коловози, съоръжения в гарата, реализация на електронна везна, дежурен пункт, подновяване с елемент на реконструкция на целия товарен парк на товарната гара. Изходът от гарата е за проектна скорост 80 км/ч при радиус 400 м. Единичната жп линия, която се развива след гара Руска Бяла, ще бъде единична до гара Медковец.

Следата преминава под съществуващия пътен надлез, след което с модификация (от км 115+500 до км 118+000) в района около пресичането на р. Лева на км 116+500, трасето се развива с около 70 м северно от следата от Решението по ОВОС. Избягва се реализация на мост над рибарник.

Преминаването през гара Бели Извор е подчинено на идеята за изместване на следата след гарата в близост до съществуващата жп линия и преминаване през с. Власатица.

Предвижда се реализиране на жп спирка с перон и подлез за пешеходци. Също така е развита и идеята за пътен надлез над жп линията в зоната на селото.

В участъка от км 121+100 до км 130+600 проектното трасе е изместено източно от трасето по идеен проект от 2009 г. (следата от Решението по ОВОС). Проектното трасе избягва строителство на четири къси тунела (до 500 м) и три жп естакади със значителна дължина, като значително се намаляват изкопно-насипните обеми.

В частта от км 121+000 до км 127+850 следата на трасето се развива западно от съществуващата линия в равнинна част на релефа, изискващо реализация предимно на насип и малки водоотводни съоръжения. Около км 127+850 следата преминава от

източната страна на съществуващата жп линия и се насочва с дълга права през гара Криводол. В близост до южната регулационна линия на града е предвидена и локална пътна връзка за връзка на двете части на град Криводол чрез реализация на пътен надлез.

В участък Криводол - Стубел е предложено най-скъсеното преодоляване на участъка от км 132+600 до км 135+300, където проектната следа на жп линията е най-отдалечена от пътя Криводол - Липен и отводнителния канал.

В участъка от км 132+600 до км 137+300 проектното трасе е изместено на около 400 м югоизточно от трасето по идеен проект от 2009 г. (следата от Решението по ОВОС), като не засяга напоителен канал и път Криводол – Стубел.

В участъка от км 137+300 до км 140+000 проектното трасе следва следата на трасето по идеен проект от 2009 г. (следата от Решението по ОВОС).

В участъка от км 140+000 до км 144+900 проектното трасе е изместено на около 750 м южно от трасето по идеен проект от 2009 г. (следата от Решението по ОВОС), с цел елиминиране на риск от свлачищни процеси при дълбоки изкопи и редуциране на дължината на естакада с около 400 м.

Определена е и най-подходящата площадка за нова гара Стубел в плитък изкоп и напречно преминаване на долиния участък след гарата. Предложено е решение с надлез с дължина от 446 м.

След км 144+900 проектното трасе пресича съществуващата линия и е изместено североизточно на около 200 м от трасето по идеен проект от 2009 г. (следата от Решението по ОВОС) до км 147+500 за редуциране на строителните разходи.

След км 147+500 до км 155+200 проектното трасе следва следата на трасето по идеен проект от 2009 г. (следата от Решението по ОВОС). От км 149+100 до км 150+325 по проект е предвиден тунел с дължина 1225 м. Югозападно от тунела на около 400 м се намира складова база „Ливадски дол“ с оператор „Видекс Инженеринг“ ЕАД. Складовата база „Ливадски дол“ за приемане и съхранение на взривни вещества е класифицирана по реда на глава седма от ЗООС, като предприятие с „висок рисков потенциал“. Според доклада за безопасност на предприятието, при евентуална голяма авария е възможно да се очаква повреждане на остъкляването на сградите и транспортните средства на разстояние 1414 м от складове 2, 3 и 4 или 790 м от складове 1,5,6 и 7.

В зоната на преминаване покрай микроязовира при км 150+350 до км 151+250 е търсено минимално приближаване в западна към контура на микроязовира, което облекчава с 2-3 м височината на изкопа в тази зона.

Следват участъци, в които проектното трасе минава източно или западно от трасето по идеен проект от 2009 г. (следата от Решението по ОВОС), както следва:

- В участък от км 155+200 до км 158+000 на около 250 м източно, като се намаляват дължините на естакади и редуцират обемите изкопни земни маси;
- В участък от км 158+700 до км 159+900 незначително на 75 м източно;
- В участък от км 159+900 до км 161+700 на около 120 м западно.

В участък от км 162+700 до км 176+200 проектното трасе е изместено 4 км на изток от трасето по идеен проект от 2009 г. (следата от Решението по ОВОС), като преминава на около 2.4 км източно от с. Безденица. Проектът предвижда нова гара Безденица на км 165+650. Така новото трасе преминава в равнинен терен, пресича по-малко горски територии и осигурява на железопътната инфраструктура достъп до повече населени места.

Участък гара Монтана - гара Безденица е участък с преодоляване на хълмисти зони в участък до км 163+400, изискващ 1 естакада с дължина до 300 м, след което трасето завива на север и преминава западно от с. Вирове.

Теренът до гара Медковец е по-равнинен и по-нисък с около 15м. Отпадат 2 броя дълги естакади, трасето е по-скъсено в тази зона като компенсира дължина и на финала се изравнява с километража на трасето по идеен проект от 2009 г. Залесените зони, през които преминава от Монтана до Медковец, са по-малко, а разстоянието от изхода на село Безденица до новата гарова площадка е с 300 м по-късо в сравнение с разстоянието до другата площадка.

Описание на участък Мездра - Руска Бяла

Железопътен участък Мездра - Руска Бяла е част от VII- ма главна жп линия Мездра - Видин. Общата дължина на железния път е 6,588 км. В междугарието Мездра – Руска Бяла са извършени средни ремонти и смяна на голям брой стоманобетонени траверси. Конструкцията на горното строене е с траверси СТ4, по които има голям брой пукнатини. Ребровите подложки са в лошо състояние. Релсите са с вертикално и вълнообразно сработване.

Гара Мездра е участъкова гара по II главна жп линия София – Варна и е начална за всички пътнически влакове за VII главна жп линия Мездра – Видин. Приемното здание на гара Мездра до този момент не е било модернизирани, с изключение на малки козметични ремонти по покрив и чакалня. Дейностите по основен ремонт и модернизация на приемното здание не са в обхвата на настоящия проект.

В гарата приемно - отправни коловози за пътническо движение с изградени перони са от първи до четвърти коловози по направление за гарите Мездра юг и Руска бяла, а за товарните влакове са от пети до девети приемно-отправни коловози.

За участъка се предвижда да бъде извършена рехабилитация на железопътната инфраструктура, като обхватът на дейностите включва:

1. Подновяване, което представлява вид основен ремонт, при който се подменя част от конструкцията на железния път без да се извършват изменения на трасето на жп линията, с минимални корекции за оптимизация на железния път в план и профил (от порядъка на сантиметри);
2. Почистване при необходимост подмяна на отводнителните съоръжения;
3. Подмяна на стълбовете на контактна мрежа;
4. Подновяване на съоръженията за сигнализация и телекомуникации;
5. Транзитната връзка от разделен пост Моравица до гара Мездра – юг;
6. Механизирано подновяване, изграждане на дренажни системи и ремонт на коловозите в гара Мездра. Ремонтът на територията на гара Мездра предвижда:
 - Да се ремонтират пероните в гарата, както и да се изгради перон между 4 и 5 коловози, като 5 коловоз да стане приемно – отправен за пътническите влакове.
 - Да се изгради есова стрелка, свързваща път №1 и път №2 в нечетната гърловина, за пълноценно използване на обезличеното движение на влаковете от първи и втори коловози от и за гара Роман.
 - Да се извърши ремонт на пост № 2 в гара Мездра.

2. Описание на основните процеси, капацитет, обща използвана площ; необходимост от други, свързани с основния предмет, спомагателни или поддържащи дейности, в т.ч. ползване на съществуваща или необходимост от изграждане на нова техническа инфраструктура (пътища/улици, газопровод, електропроводи и др.); предвидени изкопни работи, предполагаема дълбочина на изкопите, ползване на взрив.

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

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

Идейният проект в **участък Руска Бяла - Медковец** е разработен за проектна скорост 160 км/ч. Изключение е изходът от гара Враца, където проектна скорост е 120 км/ч. Общата дължината на железният път от гара Медковец до жп гара Руска Бяла – по идейно трасе е 78,98 км. Предвижда се вариантното решение за връзка между Руска бяла със съществуващата жп линия към гара Мездра и гара Мездра-Юг за транзитно преминаване по направление към и от София по II-ра и VII-ма главни жп линии.

Основните дейности, свързани с реализацията на проекта в участъка са:

- изграждане на железния път;
- изкопни работи с дълбочина до 16 - 17 м;
- изграждане на насипи с височина до 12 м;
- реконструиране на електропроводи;
- изграждане на надлези и подлези при пресичания с пътища от републиканската пътна мрежа;
- изграждане на нови ж.п. гари и нови пътни връзки за обслужване на гарите и товаро-разтоварните дейности към тях.

Използваната площ, която подлежи на отчуждаване, за участък Руска Бяла – Медковец е около 3150дка.

Инвестиционното предложение в **участъка Руска Бяла – Мездра** ще се изгражда изцяло в имотните граници на ДП НКЖИ. Не се предвиждат ситуационни вариантни решения. Общата дължина на участъка е 6,588км и е част от 7-ма главна железопътна линия Мездра – Видин. Участъкът е двойна електрифицирана жп линия. Проектната скорост е 80 км/ч. В участъка има седем стоманобетонни моста, един тунел, един прелез и три водостока. Участъкът е в силно влошено техническо състояние с просрочени междуремонтни срокове и постоянно намаление на скоростта на 70 км/ч.

Основните процеси, свързани с реализацията на проекта в участъка са:

- Механизирано подновяване на съществуващата релсо-траверсова скара и извозването ѝ в монтаж-демонтирна база със специализирана железопътна техника;

- Демонтаж на всички негабаритни, негодни и неизпълняващи своето предназначение стълбове на контактната мрежа;
- Механизирано изгребване на баластовата призма и извозването ѝ до съответните депа за преработка;
- Уплътняване на насипите, частична замяна на негодни за строителството на жп линии почви и насипи, и заздравяване на земната основа
- Механизирано полагане с пътеполагаща механизация на нов железен път и баластирание с хопер-дозаторни композиции;
- Направа на фундаменти и поставяне на нови стоманобетонени и/или железорешетъчни стълбове на контактната мрежа;
- Почистване на нефункциониращи водоотводни съоръжения (канавки, водостоци);
- Ремонт на мостови конструкции и саниране за увеличаване на крайната им якост;
- Рехабилитация на тунелното съоръжение;
- Механизирано подновяване, изграждане на дренажни системи и ремонт на коловозите в гара Мездра;
- Изграждане на перони в гара Мездра;
- Изграждане на подлези, осигуряващи достъпна среда в гара Мездра;
- Полагане на оптичен кабел;
- Сгради - ремонт и/или ново строителство;
- Подмяна на централизация, сигнали, стрелкови обръщателни апарати, механизми за контрол на заетостта на линията, телекомуникационни оборудване и др.
- Ремонт и оборудване на помещения за сигнализация и телекомуникации в гара Мездра;
- Изграждане на шумозащитна ограда в урбанизирани територии.

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

По отношение на железопътната инфраструктура ще се постигнат следните резултати:

- Увеличаване на проектната скорост;
- Подобряване съществуващата геометрия на железния път;
- Строителен габарит 1-СМ-2/ГС, съгласно ТСОС и Заповед № 601/21.03.2018 г. на Генералния директор на ДП НКЖИ;
- Категория линия Р4-Р5-Е1*, съгласно изискванията на ТСОС „Инфраструктура“ на конвенционална железопътна система (Регламент 1299/2014) и заповед №601/21.03.2018 г. на Генералния директор на ДП НКЖИ;
- Тип на релсите 60Е1 (UIC60);
- Земно платно, в съответствие с изискванията на Наредба № 55/29.1.2004 г. за проектиране и строителство на железопътни линии, железопътни гари, железопътни прелези и други елементи от железопътната инфраструктура;

- Реконструкция и/или изграждане на нови отводнителни съоръжения;
- Модернизация на съоръженията на контактната мрежа. Изграждане на външно LED осветление на гаровите райони;
- Изграждането на съоръжения за пресичане на две нива;
- Изграждане на шумозащитни съоръжения, намаляващи нивата на шум в урбанизираните територии, както и изграждане на огради, препятстващи преминаването през районите на гарите;
- Съответствие с изискванията за оперативна съвместимост на националната железопътната система в рамките на европейската железопътна мрежа;
- Възстановяване на стария и създаване на нов репераж, където липсва такъв;
- Модернизация на системите за сигнализация и телекомуникации;
- Въвеждане на съвременни пътнически информационни системи;
- Изграждане на мрежа от системи за видеонаблюдение на критичните места и зони от жп инфраструктурата.

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

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

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

- Оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС), в рамките на която е извършена и процедура по оценка за съвместимост (ОС) с предмета и целите на опазване на защитените зони от екологичната мрежа „Натура 2000“. Процедурата е приключила с постановяване на Решение по ОВОС № 1-1/2012 г. на министъра на околната среда и водите, с което е одобрено реализирането на инвестиционното предложение за „Модернизация на железопътната линия Видин – София“;
- Във връзка с актуализацията на идейния проект през 2015 г. е проведена процедура по преценяване на необходимостта от ОВОС, съвместена с процедура по ОС за инвестиционното предложение „Модернизация на железопътна линия Видин – София: Актуализация на проекта и подготовка на железопътен участък I: Видин – Медковец“. Процедурата е приключила с Решение № 12-ПР/2015 г. на министъра на околната среда и водите, с което е постановено „да не се извършва ОВОС“;

- За инвестиционно предложение „Модернизация на Тягова подстанция Враца, прилежащите и секционни постове Моравица и Криводол, подмяна гарови разединители в гари Руска Бяла, Враца, Бели Извор и Криводол и изграждане на система за телеуправление и телесигнализация SCADA“ е проведена процедура по реда на глава шеста на ЗООС. В резултат е постановено становище с изх. № ОВОС-47/14.01.2020г., съгласно което инвестиционното предложение не подлежи на регламентираните с глава шеста от Закона за опазване на околната среда процедури по оценка на въздействието върху околната среда и не е необходимо провеждане на процедура по реда на Глава втора от Наредбата за ОС.

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

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

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

Инвестиционно предложение „Модернизация на жп участък Мездра – Медковец“ преминава през или в близост до следните населени места: гр. Мездра, с. Моравица, с. Руска Бяла, гр. Враца, с. Бели извор, с. Власатица, гр. Криводол, с. Уровене, с. Стубел, с. Трифоново, с. Крапчене, гр. Монтана, с. Вирове, с. Долно Церовене и с. Медковец.

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

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

До проектното трасе се намират следните защитени територии :

- Защитена Местност Китката. Защитената местност отстои на 1135 м от проектното трасе.

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

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

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

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

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

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

- № 10. Надгробна могила – разположена на ЮЗ 210° от с. Стубел в м. “Могилата”. Заема площ от около 1 дка;
- *На територията на Община Криводол*
 - № 1. Средновековен некропол - разположен на 2.5 км, СИ 15° от с. Уровене в м. “Росненеца”. Заема площ от около 0.2 дка;
 - № 2. Вила рустика – разположена на 2.5 км, СИ 15° от с. Уровене в м. “Росненеца”. Заема площ от около 10 дка;
- *На територията на Община Враца*
 - № 1. Антично селище – разположено на 1 км, ЮИ от гр. Враца в м. “Кръстя” на разклона за с. Паволче. Заема площ от около 10 дка;
- *На територията на Община Мездра*
 - № 1. Могилен некропол – разположен на 1 км, З-СЗ от с. Моравица. Заема площ от около 1 дка.

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

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

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

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

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

Не се очаква наличие на трансгранично въздействие.

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

При строителството и експлоатацията на инвестиционното предложение се очаква да се използват следните основни суровини и материали, чиито количества не са уточнени на ниво идеен проект.

Природни ресурси: Изкоп хумус; земни почви и скални маси, включително доставка, разриване и уплътняване, направа на насипи за конуси и откоси; несортиран едрозърнест материал; дренаращ материал; защитен пласт; полагане на пясък; битумизиран трошен камък; трошен камък, включително за банкети; полагане нов баласт.

Суровини и материали: Доставка и полагане на стоманобетонни канавки; полагане бетон; полагане стоманобетон; конзола; бетонови плочи; стомана и стоманена тунелна конструкция; стоманена конструкция; полагане кабели; полагане на геотекстил;

полагане на геомрежа; полагане на тротоарни, бетонови плочки; изработка монтаж армировка; полагане асфалтобетон; бордюри; нов железен път и подновяване железен път.

Земя

Строителство

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

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

Експлоатация

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

Води

Строителство

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

Експлоатация

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

Източници на енергия

Строителство

- ◆ При строителството на инфраструктурата и съоръженията на инвестиционното предложение ще се използват горива за строителната механизация, основно дизелово гориво. Необходимата ел. енергия за заваръчни и други монтажни

работи по трасето ще се осигурява от дизелови генератори, а на основните складови бази и гарите от републиканската електрическа мрежа. Приблизителните годишни количества ще се определят на база технически проект.

Експлоатация

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

Минерални суровини, инертни и др. материали

- ◆ Реализацията на инвестиционното предложение не е свързана с добив или използване на дървен материал. Инертни материали ще се използват при изграждане на насипи/изкопи, конструктивните пластове на железния път, включващи защитен пласт и баластова призма.
- ◆ Минералните суровини, инертните материали и дървен материал ще се доставят като стоков продукт от пазара.

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

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

Не се очаква.

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

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

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

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

По време на строителството основно ще се генерират различни по вид отпадъци при разчистване и подготовка на строителната площадка, изкопни дейности,

строителството на железопътното тяло, строителство на железопътни съоръжения - мостове, водостоци, подлези, надлези, проходи, естакади, спирки, коловози, на ж.п. път, реконструкция на пътни участъци към гари, изграждане на нови гари, реконструкция на инфраструктура на други ведомства, местата за складиране на строителни материали, временни монтажни площадки, местата за домуване на строителната и монтажна техника, както и на местата за временни битови лагери на работещите.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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. Ситуация и координати в *.shp формат;
3. Електронен носител – 1бр. CD.

С уважение,

инж. Красмир Папукчийски

Генерален директор