

арх МНУСРБ

РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ



ДП „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ
ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

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

п.к. 7131, тел. код: 07132, тел. 380, тел. ф. 381
e-mail: info@railinfra.bg

Регистрационен номер в данъка

ISO 9001

BUREAU VERITAS
Certification



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

ДО

Г-ЖА НИКОЛИНКА КЪТОВСКА
КМЕТ НА ОБЩИНА МЕЗДРА
3100, гр. Мездра,
ул. „Христо Ботев“ № 27

Г-Н ВЕНЦИСЛАВ КУТКУДЕЙСКИ
КМЕТ НА ОБЩИНА МЕДКОВЕЦ
3670, с. Медковец
ул. „Георги Димитров“ № 26

Г-Н НИКОЛАЙ ИВАНОВ
КМЕТ НА ОБЩИНА ВРАЦА
3000, гр. Враца
ул. „Стефанаки Савов“ № 6

Г-Н ЙОРДАН ЙОРДАНОВ
КМЕТ НА ОБЩИНА ЕЛИН ПЕЛИН
2100, гр. Елин Пелин
пл. „Независимост“ № 1

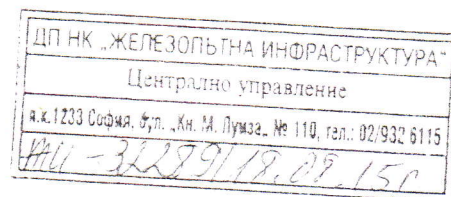
Г-Н ПЕТЪР ДАНЧЕВ
КМЕТ НА ОБЩИНА КРИВОДОЛ
3060, Криводол
ул. „Освобождение“ № 13

Г-Н ЕМИЛ НАЙДЕНОВ
КМЕТ НА ОБЩИНА ГОРНА МАЛИНА
2131, с. Горна Малина
пл. „Родолюбие“ № 31

Г-Н ЗЛАТКО ЖИВКОВ
КМЕТ НА ОБЩИНА МОНТАНА
3400, гр. Монтана
ул. „Извора“ № 1

Г-Н ГЕОРГИ ГЕОРГИЕВ
КМЕТ НА ОБЩИНА БОТЕВГРАД
гр. Ботевград, пл.
„Освобождение“ № 13

Г-Н ГЕОРГИ ГЕОРГИЕВ
КМЕТ НА ОБЩИНА ЯКИМОВО
3640, с. Якимово
ул. „Европа“ № 8



Към наш вх. № ЖИ-31327/11.08.2015г.

УВЕДОМЛЕНИЕ

ЗА ИНВЕСТИЦИОННО ПРЕДЛОЖЕНИЕ

от ДП „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

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

БУЛСТАТ 130823243

О Б Я В А

до заинтересованите лица и общественост

На основание чл.95, ал. 1 от Закона за опазване на околната среда и чл. 4, ал. 2 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда (Наредба за ОВОС, ДВ, бр. 25/2003 г., изм. и доп.)

„НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ
„ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“
гр. София, СО - район „Сердика“, бул. „Кн. Мария Луиза“ № 110

С Ъ О Б Щ А В А

на всички заинтересовани физически и юридически лица за инвестиционното си предложение: „Проектиране на строителството на железопътна линия Видин – София: Актуализация на идейния проект за участък II: „Медковец – Руска Бяла“ и участък III: „Руска Бяла – Столник“. Инвестиционният проект „Модернизация на железопътната линия „Видин - София“ предвижда изграждане на железопътна магистрала, която да обслужва населението, вътрешния и международния товарен трафик. Реализирането на проекта изисква значителен финансов ресурс, поради което е разработен нов актуализиран вариант на трасето на жп линията, който в по-голямата си част съвпада с предишния. Актуализацията предвижда оптимизиране на криви, радиуси, наклони и съоръжения. Дейностите включват: изграждане на нова контактна мрежа, строителство на железен път, железопътни съоръжения и изграждане на нови гари. За реализиране на проекта е необходимо провеждането на отчуждителни процедури.

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

Разработеният вариант на инвестиционното предложение попада на територията на областите Враца, Монтана и Софийска област.

За контакти:

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

Писмени становища и мнения се приемат в ДП „НКЖИ“
гр. София, бул. „Мария Луиза“ № 110

Приложение: Информация по чл. 4, ал. 3 от Наредбата за ОВОС

Информация по чл. 4, ал. 3 от Наредбата за ОВОС

Характеристика на инвестиционното предложение:

1. Резюме на предложението, в т.ч. описание на основните процеси, капацитет, обща използвана площ; посочва се дали е за ново инвестиционно предложение и/или за разширение, или изменение на производствената дейност, 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

Обща информация

Инвестиционният проект „Модернизация на железопътната линия „Видин - София“ предвижда изграждане на железопътна магистрала, която да обслужва населението, вътрешния и международния товарен трафик. Проектът трябва да осигури оперативна съвместимост на инфраструктурата, оборудването, системите за управление, експлоатация и безопасност, както и свързаност с европейските жп мрежи чрез прилагането на унифицирани стандарти. От национална гледна точка проектът подкрепя развитието на важни икономически центрове от Северозападния регион на България (Видин, Монтана, Мездра, Враца, Ботевград), попадащи в обсега на линията, което ще доведе до премахването на социално-икономическите различия на региона с останалите райони за планиране и ще подпомогне изпълнението на планове за постигане на икономическа и социална кохезия в регионалното развитие на страната.

Инвестиционният проект за „Модернизация на железопътната линия „Видин - София“ е одобрен с Решение по ОВОС № 1-1/2012 г. на МОСВ.

Инвестиционното предложение пресича територията на северозападната част на България с генерална посока северозапад – югоизток. Границите на железопътната линия в участъка Видин – София, който е предмет на проекта за модернизация, са следните: от км 178+660 – Товарна гара Видин до гара Столник включително.

Жп линията е разделена на три отделни участъка: I участък: Видин - Медковец, II участък: Медковец - Руска Бяла и III участък: Руска Бяла - Столник.

Предмет на промяната на одобреното с Решение №1-1/2012г. инвестиционно предложение е II и III участък на железопътната линия „Видин – София”: Медковец - Руска Бяла и Руска Бяла – Столник.

Проектът предвижда минимизиране на строителните разходи на железопътния коридор при актуализиране на прогнозата за железопътния трафик. Разработени са варианти на развитие, с цел оптимална стойност на строителните разходи, балансирани експлоатационни разходи и постигането на възможност за финансирането на железопътния коридор от финансовите институции.

При разработване на актуализацията на идейния проект за II и III участък на жп линия „Видин - София“ е извършено проучване на трафика и анализ разходи и ползи, което показва, че икономически оправдано и допустимо за финансиране е изграждането на единична жп линия във II участък „Медковец – Руска Бяла“ и двойна жп линия в III участък „Руска Бяла – Столник“. В изпълнение на заданието за проектиране с основна цел оптимизация на разходите, са разработени нови варианти на трасе на жп линията за II и III участък, които в определени участъци не съвпадат с одобреното с Решение по ОВОС № 1-1/2012 г. трасе от идеен проект 2009 год., разглеждани по-надолу като вариант С (зелен вариант). За всеки конкретен участък са посочени настъпилите отклонения от трасето на идейния проект 2009 год.

Новият Вариант С за II и III участък е с промени и направена оптимизация на строителните разходи, като е изпълнена целта на заданието за проектиране.

♦ II участък: Медковец - Руска Бяла по приетия за разработка в следваща фаза - вариант С (зелен вариант)

- Вариант А е на базата на приетия идеен проект от 2009 г., като са изпълнени препоръките на ДОВОС и Решение по ОВОС № 1-1/2012 г.

Отразява проектното предложение от Идеен проект като теренният надлъжен профил е актуализиран с по-къси пикетни разстояния и е изпълнено по възможност доуточняване на разположението на съоръженията – тунели и мостове. Вариантът е компилация на приетите подвариантни решения от 2009 г.

- Вариант В е разработен за проектна скорост 160 км/ч. В голяма дължина от трасето се развива в непосредствена близост до вариант А.
- Вариант С е разработен за проектна скорост 160 км/ч.
- Варианти D и E са предложени в графичния проект и са анализирани в Мултикритериалния анализ.

От направената оценка и мултикритериален анализ на вариантите, като най-предпочитан вариант за разработка в следваща фаза на експертен съвет в НКЖИ е избран вариант С.

Вариант С е разработен за проектна скорост 160 км/ч. Проектът разглежда единична жп линия в участъка.

Вариант С, описание на проекта

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 вариант А 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 вариант А 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 предложението във вариант А. Преминаването през гарата и дългата права след гара Враца, като ситуация, надлъжен профил и коловозно развитие в гарата е почти идентично с предложението по вариант А. Предвидена е реконструкция на наземна гара Враца, с модернизация на коловози, съоръжения в гарата, реализация на електронна взна, 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 вариант А. 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.

Предвиждаме 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 вариант А 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 регулационната 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 вариант А 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 вариант А 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 вариант А 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 долинния участък след гарата. Предложено е решение с надлез с дължина от 446 м (840 м във вариант А).

След км 144+900 проектното трасе пресича съществуващата линия и е изместено североизточно на около 200 м от вариант А 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 вариант А 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“ е класифицирана по реда на глава седма от ЗООС, като предприятие с „висок рисков потенциал“. Трасето преминава през тунел, последвано от дълъг изкоп.

Площадката на гара Монтана е почти идентична с предложението от вариант В. 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 вариант А 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 вариант А 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 вариант А. 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.

♦ III участък: Руска Бяла - Столник по приетия за разработка в следваща фаза - вариант С (зелен вариант)

При разработване на актуализацията на идейния проект за участъка „Руска Бяла - Столник” е извършено проучване на трафика и анализ разходи и ползи, което показва, че икономически оправдано и допустимо за финансиране е изграждането на двойна жп линия в участъка „Руска Бяла - Столник”. В изпълнение на заданието за проектиране, с основна цел оптимизация на разходите, са разработени пет сценария – А, В, С, D и Е.

- Вариант А е на базата на приетия идеен проект от 2009 г., като са изпълнени препоръките на ДОВОС и Решение по ОВОС № 1-1/2012 г.

Сценарият отразява проектното предложение от Идеен проект като теренният надлъжен профил е актуализиран с по-къси пикетни разстояния и е изпълнено по възможност доуточняване на разположението на най-главните съоръжения – тунели и мостове. *Вариантът е сглобен съгласно приетите подучастъкови предложения- червен вариант от Столник до Осоица. Светлокафяв вариант от Осоица до Люти дол и син вариант от Люти дол до Руска Бяла.* Този окончателно прекомпозиран вариант отразява последната идея от предходния етап за получаване на най-къс коридор Между Столник и Руска Бяла при минимизиране на дължината на жп участъка при пресичане на Стара планина в посока Ботевград.

- Вариант В е разработен за проектна скорост 160 км/ч. В голяма дължина от трасето се развива в непосредствена близост до вариант А.
- Вариант С е разработен за проектна скорост 160 км/ч.
- Варианти D и Е са предложени в графичния проект и са анализирани в Мултикритериалния анализ.

От направената оценка и мултикритериален анализ на вариантите, като най-предпочитан вариант за разработка в следваща фаза на експертен съвет в НКЖИ е избран вариант С (зелен вариант).

Освен техническите параметри друго основно предимство на вариант С е значително по-малките строителни и експлоатационни разходи. Инвестиционните разходи са с около 16% по-

ниски от вариант А. Инвестиционните разходи на вариант В са с около 10% по-високи от предложеният вариант С.

Вариант С, описание на проекта

Вариантът е разработен за проектна скорост 160 км/ч.

Гара Столник е разположена върху площадка и начално направление съгласно Идеен проект 2009 г. Гарата е разположена на площадка в близост до съществуваща гара Столник. Новата гара ще приема от източна посока три коловоза. Два от тях са на новата жп линия Столник – Видин. Един е на подбалканската 3 линия Столник – Карлово - Бургас. Трасето стартира с начален километър 32+195 в ос приемно здание гара Столник. Развива се южно от подбалкански път при следа близка до тази от Вариант 2В. Стремежът на проектанта е да се отдалечи от зоната на каналите, разположени в близост и следващи направлението на подбалкански път на около 100 м в южна посока. За повече яснота земното платно е представено с изкопи и насипи вкл. Отводняване. Профилите са конструирани с типов напречен профил, който отчита реалния напречен терен. В участъка до Горна Малина криви № 1, 2 и 3 са с радиуси 1500, 1800, 1700 и преходни криви от 240 м. Търсено е минимално скъсяване в този участък в сравнение с 2В. Пресичането на подбалкански път се извършва в км 33+416 с триотворен мост с обща дължина 100м, като двупътната железопътна линия ще бъде жп надлез за съществуващата пътна инфраструктура. Пресичането се извършва без да е необходима корекция или реконструкция на пътя. В км 33+632 се пресича канал с мостово съоръжение от 30 м. В км 36+069 трасето пресича пътя за Долна Малина с пътен подлез 5/12 м. Жп линията преминава над пътя в жп надлез.

Меандъра на река Макоцевска се преодолява с мостово съоръжение от 236м, което не засяга имота на помпена станция. Височината на естакадата е до 12 м, предложението е за изпълнение с напрегнати греди 36.7м / 40м, които могат да се монтират от теренната повърхност с по два тежки крана.

Около км 36+788 се реализира реконструкция на отклонението за Горна Малина, като пътът ще пресече жп линията с пътен надлез. Новата пътната връзка, южно от линията със съществуващия път, е около 550м.

След крива № 3 жп линията се развива в дълга права южно от подбалкански път на 50 м.

Пресича пътен възел Горна Малина при опиране на конструкцията в зони извън габарита на пътните връзки. Мостът е с дължина 220 м, като гредите са от най дългите предварително напрегнати греди 36.7/ 40 м. Височина за монтаж до 11м. Тук кран ферма за монтажа няма да е необходима. След моста се реализира изкоп с ограничена дълбочина, който гарантира разполагането на двупътна линия върху земно платно в смесен изкоп с дължина 420 м и около км 38+625 трасето ще навлиза в двупътен тунел с дължина 1000 м. В първата третина на тунела надлъжният профил се развива с наклон 14‰, като преди това в равнината надлъжните наклони са до 11‰ и дължини на нивелетни рамена по-големи от 650 м. Идея за прокопаване на тунела е развита в част тунели.

Преди нова гара Осоица около 2 км проектното трасе е изместено на около 150 м източно от вариант А по идеен проект от 2009 г. (следата от Решението по ОВОС), като не засяга новоизграждащ се комплекс за отдих и почивка.

Втората част на тунела се разполага в хоризонтална крива № 4 с радиус 1900 м и 240 м. С криви № 5 и 6 трасето се насочва към гара Осоица, където е търсено близко но ново разположение на площадката на гара Осоица. Разменната гара е разположен по начин, гарантиращ дължини на 4-те приемно-отправни коловоза от 750 м. Второ предимство е, че гарата е разположена в близост до селото, но достатъчно далеч за осигуряване на екологична атмосфера по отношение на шум и

вибрации. Гаровата площадка е с надлъжен наклон от 1.5‰, което е сериозно предимство пред вариант А и В.

След гара Осоица при км 43+200 до км 57+300 проектното трасе е изместено на запад от с. Осоица, за разлика от трасето по вариант А - по идеен проект от 2009 г. (следата от Решението по ОВОС).

Трето направлението след гарата се запазва изцяло в права до излизането на тунела при Бебреш.

Дължината на тунела се редуцира осезаемо от изправянето и скъсяването на тунела под планината. Следата на трасето под тунела умишлено е изведена на около 150 м западно от стената. Така се осигурява покритие на тунела по цялата дължина и уместно отдалечаване от язовирната стена. Пукнатинни води от язовира няма да имат достъп поради шистовия характер на скалата, в която е запъната стената. И тук излизаме над терена, за да не допуснем аварийна ситуация с навлизане на води при състояние на изкоп. Мостът ще осигурява преминаване на товарни коли под жп линията и използване на пътя, който ще преминава на 10 - 20 м над портал 2.

Считаме, че от гледна точка на безопасност и нормална експлоатация на жп линията трасето при язовирната стена трябва да излезе над терена с оглед осигуряване на безопасност на коридора. Трасето тук е проектирано на достатъчно разстояние от язовирната стена.

Долината на река Бебреш се развива с надлъжен наклон около 12-13‰.

В план трасето се плъзга покрай санитарно - охранителната зона на язовир Бебреш и използва скалния скат на планината, за да запази платното при аварийни изпускания на язовира. Следата на жп линията не влиза в конфликт със съществуващия път. Разполага се западно от него.

След яз. Бебреш при км 57+300 проектното трасе се движи в непосредствена близост източно и западно от следата на идеен проект Вариант А (Решение по ОВОС) до км 63+000 край с. Врачеш.

При Врачеш жп линията и изместеният път се разполагат в хармония с разположения източно скален и обрасъл с гора хълм.

Преди гара Ботевград от км 64+380 до км 69+600 проектното трасе се движи на около 500 м източно от следата на идеен проект Вариант А (Решение по ОВОС), с цел незасягане на съществуващи каптажи. Гара Ботевград е разположена в хоризонтална крива с радиус 1400 м. Шест приемно-отправни и два товаро- разтоварни коловоза. Ниско разтоварище, електронна везна са елемент на товаро-разтоварната група коловози. Пешеходен подлез с три излаза и вертикални товарни рампи са елемент на пешеходната конструкция за преминаване под гарата. Трасето запазва санитарно- охранителната зона и помпената станция, разположени западно от пътя за Скравена. В северната гърловина е предвидена жп връзка с новия дежурен пункт и тяговата подстанция.

След гара Ботевград трасето се развива в северозападна посока към Новачене с проектна скорост 160 км/ч и траектория, която е най-къса в сравнение с другите варианти. Тук вариантът набира най-голяма преднина по отношение на критерий най-къс вариант. Преодоляват се няколко малки реки като Бебреш, Церовица, Писана, Боговина, Рударка, които не изискват дълги мостови съоръжения. Пътят Гурково Новачене ще пресича новата жп линия под мостова естакада и отпада като пътна връзка. Пътят Литакowo- Новачене изисква реализация на нов пътен подлез поради разполагането на линията на височина около 6.4.

При км 71+000 до км 82+700 проектното трасе е ситуирано източно от следата на идеен проект 2009 г. (Решение по ОВОС), в близост до с. Новачене. Като е търсена най-къса следа между гр. Ботевград и с. Новачене.

След км 74+250 пътят преминава в тунел с дължина 1165 м. Същият е в лява крива с радиус 1500 м, след което трасето се развива по западния скат, следващ река Новаченка. Трасето се

развива върху земно платно с дължина около 2000 м преди отново да навлезе в тунел №5 с дължина 5865 м. Излиза до начало на гара Люти дол. Гарата е разположена в крива с радиус 1400 м за преминаване със скорост до 160 км/ч. Трасето е развито умишлено по-дълго, за да може да се свали нивото на естакадата при пресичането на р. Искър и да се елиминира дългата естакада от Идеен проект 2009 г. В подучастъка след тунел 10 няма мост, а се реализира естакада с дължина 240 м при пресичане на Е79. В участъка Люти дол - река Искър се реализират естакади с дължини (352 м; 172; 704; 100; 660 м).

Тунелите в този участък са с дължини (425 м; 200 м; 195 м; 590 м).

След гара Люти дол при км 85+000 проектното трасе е ситуирано западно от следата на идеен проект 2009 г. (Решение по ОВОС) на около 2000 м и преминава източно от Път Е-79, като го пресича на км 85+900 и км 90+200 (преди с. Ребърково). Трасето преминава южно от с. Ребърково и Път Е-79, като на км 91+900 пресича следата на идеен проект 2009 г. (Решение по ОВОС), след което е изместено източно от следа идеен проект и с. Крета. Трасето пресича р. Искър с жп мост с 660 м при км 93+395. След моста трасето влиза в тунел № 12 с дължина 2180 м. След тунел № 12 трасето пресича Път Е-79 (Мездра – Враца) при км 96+940 с комбиниран мост от 220 м, след което се движи източно от Път Е-79 до съществуващата жп линия до нова гара Руска Бяла при км 98+850.

Проектът предвижда Разделен пост Ребърково при км 92+402 (след с. Ребърково, преди пресичане на р. Искър) за изграждане на нова жп връзка с гара Мездра, за разлика от идеен проект 2009 г. (Решение по ОВОС). По идеен проект връзката с гара Мездра е решена с подковообразна крива северозападно от гр. Мездра. Новото проектно решение за връзка с гр. Мездра предвижда пресичане на р. Искър с комбиниран мост от 1100 м и включване в съществуващата жп линия, западно от ВЕЦ „Калето“.

В участъка между с. Люти дол и с. Руска Бяла вариант С е оптимизиран в съответствие с изискванията на Експертния технически съвет, с цел достигане проектната скорост 160 км/ч и редуциране на строителните разходи.

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.

Инвестиционният проект „Модернизация на железопътната линия „Видин - София“, в т.ч. II и III участък: Медковец - Руска Бяла и Руска Бяла – Столник, предвижда изграждане на железопътна магистрала, която да обслужва населението, вътрешния и международния товарен трафик. Основният технологичен процес при експлоатацията на инвестиционното предложение е предлагане на железопътни транспортни услуги (транспортиране 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.

Дължината на II жп участък: Медковец - Руска Бяла по вариант С (зелен) е 80 877 м.

Дължината на III жп участък Руска Бяла – Столник по вариант С (зелен) е 66 655 м.

Проектът предвижда широчина на основата на железния път – 1-но / 2-пътен – до 9.00 м /до 14 м. Височина на баласта: минимум 33 см под долния ръб на траверса в напречно сечение под

релсата. Релси: тип 60 E₁ BDS EN 13674-1-2004. Откос на изкопи / насипи – в зависимост от геоложките условия 1:1.5, 1:1.75, 1:2.

Общата използвана площ е около 5250 дка (за участък 3-двойна жп линия и пресичания с пътища с площи за отчуждения около 2100 дка; за участък 2 -единична жп линия и пътни пресичания площи за отчуждения около 3150 дка).

Проектът предвижда реконструиране на тягови станции и електропроводи, изграждане на нови ж.п. гари и 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.

Предвидени са изкопни работи с дълбочина до 20 м. Проектът предвижда изграждане на насипи с височина до 12 м.

За изграждане на железния път при необходимост ще се ползва взрив, в съответствие с геоложките проучвания.

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:

Проектът разглежда модернизиране на важна железопътна линия, с национално и международно значение и потребност, чрез която се осъществява връзката с новия пътен и железопътен мост на р. Дунав при Видин - Калафат, железопътния тунел под Босфора в Истанбул, модернизацията на линията Анкара - Истанбул, модернизацията на линията Калафат - Крайова в Румъния и други инфраструктурни проекти по Общоевропейски транспортен коридор IV.

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

При необходимост от изместване на участъци от мрежите и съоръженията на техническата инфраструктура, засегната при проектирането и изграждането на ж.п. линията, нормативната уредба предвижда да бъдат прилагани условията и редът на Закона за държавната собственост, Закона за устройство на територията (ЗУТ), Закона за горите и Закона за опазване на земеделските земи за национални обекти по смисъла на Закона за държавната собственост.

Проектирането, строителството и експлоатацията на железопътен транспорт, в т.ч. и на II и III участък „Медковец – Руска Бяла” и „Руска Бяла – Столник”, се извършва при съобразяване на изискванията на Наредба № 55 от 29 януари 2004 г. за проектиране и строителство на железопътни линии, железопътни гари, железопътни прелези и други елементи от железопътната инфраструктура, както и съответната подзаконова нормативна уредба.

За елементи на техническата инфраструктура е необходимо изработването и одобряването на Подробен устройствен план – парцеларен план (ПУП-ПП), по реда на ЗУТ. За жп линията „Видин - София” компетентен орган за възлагане и одобряване на ПУП-ПРЗ, е министърът на регионалното развитие и благоустройството.

Инвестиционното предложение е свързано с усвояване на нови площи, които подлежат на отчуждаване, когато се отнася до изграждането на обекти – публична държавна собственост. Отчуждаването започва след влизане в сила на ПУП-ПРЗ и се извършва по реда на Закона за държавната собственост.

Железопътните линии са категоризирани като строежи първа категория съгласно ЗУТ, като строежите могат да се извършват само при наличие на разрешение за строеж по реда на ЗУТ. За изграждането на II и III участък „Медковец – Руска Бяла” и „Руска Бяла – Столник” трябва да бъде издадено разрешение за строеж, като влязло в сила решение по ОВОС трябва да бъде приложение, неразделна част от разрешението за строеж. Съгласуването на проекта с други заинтересувани страни се извършва по общия ред на ЗУТ. Компетентен орган за издаване на разрешение за строеж за II и III участък „Медковец – Руска Бяла” и „Руска Бяла – Столник” е министърът на регионалното развитие и благоустройството.

За изграждането на нови съоръжения (виадукти и мостове) за пресичането на водни обекти се изисква издаването на разрешително за ползване на воден обект съгласно Закона за водите (ЗВ). При необходимост от ползване на води от водни обекти, както и при необходимост от заустване на отпадъчни води, които са над определени количества и при определени условия също е наложително издаване съответно на разрешително за водовземане и/или разрешително за ползване на воден обект по реда на ЗВ. Съгласно чл. 46а, ал. 1 от ЗВ представянето на разрешителните по реда на ЗВ е необходимо условие за одобряването на проекта и за издаване на разрешение за строеж по реда на ЗУТ. Компетентен орган за издаване на разрешителните по реда на ЗВ за II и III участък „Медковец – Руска Бяла” и „Руска Бяла – Столник” е директорът на Басейнова дирекция за управление на водите Дунавски район, гр. Плевен.

Модернизацията на ж.п. линия Ведин - София е приоритет в ОПТТИ 2014 – 2020 г.

4. Местоположение на площадката:

/населено място, община, квартал, поземлен имот, географски координати (по възможност във WGS 1984), собственост, близост до или засягане на защитени територии и територии за опазване на обектите на културното наследство, очаквано трансгранично въздействие, схема на нова или промяна на съществуваща пътна инфраструктура/

Във физикогеографско отношение районът на II и III участък от жп линията „Ведин - София” преминава през Дунавската равнина, Предбалканска зона, Старопланинската морфоструктурна зона и Задбалканска зона.

II участък „Медковец - Руска Бяла” преминава през или в близост до следните населени места: 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.

III участък „Руска Бяла - Столник” преминава през или в близост до следните населени места: с. Столник, с. Горна Малина, с. Негушево, с. Осоица, с. Врачеш, гр. Ботевград, с. Скравена, с. Новачене, с. Люти дол, с. Ребърково, с. Крета, гр. Мездра, с. Моравица и с. Руска Бяла. Трасето засяга общини Елин Пелин, Горна Малина, Ботевград, Мездра и области Софийска област и Враца.

Проектното трасе не засяга защитени територии.

До проектното трасе на II участък 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;

До проектното трасе на III участък се намират следните защитени територии:

- Природна Забележителност Водната пещера. Природната забележителност отстои на 3130 м от проектното трасе;
- Защитена Местност Романия. Защитената местност отстои на 3720 м от проектното трасе;
- Защитена Местност Дренето. Защитената местност отстои на 2155 м от проектното трасе;
- Защитена Местност Мухалница. Защитената местност отстои на 1880 м от проектното трасе;

По смисъла на Закона за биологичното разнообразие инвестиционното предложение не засяга защитени зони.

Близко разположени защитени зони за II участък:

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

Близко разположени защитени зони за III участък:

- „Етрополе-Байлово” BG 0001043;
- „Бебреш” BG 0000374;

В обхвата на инвестиционното предложение (II и III участък от жп линията „Видин - София”) 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 dka;
- № 2. Надгробна могила — разположено на СИ 75° от с. Доктор Йосифово в м. “Селището”. Заема площ от около 0,5 dka;
- № 3. Късноантично и Средновековно селище – разположено ЮЮЗ 190° от с. Вирове в м. “Перунград”. Заема площ от около 5 dka;
- № 4. Праисторическо селище – разположено на ЮЗ 225° от с. Габровница в м. “Стублата”. Заема площ от около 2 dka;
- № 5. Вила рустика – разположена на СИ 15° от гр. Монтана в м. “Хановете”. Заема площ от около 50 dka;
- № 6. Вила рустика – разположена на ЮИ 155° от гр. Монтана в м. “Манастира”. Заема площ от около 10 dka;
- № 7. Тракийско селище – разположено на ССЗ 350° от с. Николово в м. “Траповете”. Заема площ от около 5 dka;

- № 8. Вила рустика – разположена на Ю 180° от с. Кръпчане в м. “Манастира”
Заема площ от около 2 dka;
 - № 9. Късноантично селище – разположено на Ю 180° от с. Стубел в м.
“Селището” – Заема площ от около 5 dka;
 - № 10. Надгробна могила – разположена на ЮЗ 210° от с. Стубел в м. “Могилата”.
Заема площ от около 1 dka;
- *На територията на Община Криводол*
- № 1. Средновековен некропол – разположен на 2,5 km, СИ 15° от с. Уровене в
м. “Росненеца”. Заема площ от около 0,2 dka;
 - № 2. Вила рустика – разположена на 2,5 km, СИ 15° от с. Уровене в м.
“Росненеца”. Заема площ от около 10 dka;
- *На територията на Община Враца*
- № 1. Антично селище – разположено на 1 km, ЮИ от гр. Враца в м. “Кръстя” на
разклона за с. Паволче. Заема площ от около 10 dka;
- *На територията на Община Мездра*
- № 1. Могилен некропол – разположен на 1 km, З-СЗ от с. Моравица. Заема площ
от около 1 dka;
 - № 2. Праисторическо укрепено селище – разположено на 2 km, И от с. Ребърково
в м. “Горенчето”. Заема площ от около 12 dka;
 - № 3. Праисторическо селище и Средновековен некропол – разположени на 0,5
km, С от с. Ребърково в м. “Горна крета”;
 - № 4. Праисторическо селище – разположено на 0,5 km, Ю от с. Ребърково в
м. “Мажинград”;
- *На територията на Община Горна Малина*
- № 1. Тракийска крепост – разположена на 1 km, ЮИ 150° от с. Осоица под
кариерите. Заема площ от около 10 dka;
 - № 2. Праисторическо селище (неолит) – разположено на 1 km, Ю-ЮИ 164° от с.
Осоица м. “Гаджовица”. Заема площ от около 10 dka;
 - № 3. Надгробна могила – разположена на 0,6 km, И-СИ 72° от с. Осоица в
м. “Табакевица”. Размерите ѝ са диам. 10 m, вис. 2,5 m;
 - № 4. Надгробна могила – разположена на 1 km, ЮЗ 214° от с. Осоица в м.
“Буцата”. Размерите ѝ са диам. 15 m, вис. 4 m;
 - № 5. Праисторическо и антично селище – разположено на 2,5 km, ЮИ 140°
с. Негушево в м. “Старото селище”. Заема площ от около 7 dka;
 - № 6. Антично селище – разположено на 1 km, ЮИ 126° с. Негушево в м.
“Кошарите”. Заема площ от около 5,5 dka;
 - № 7. Могилен некропол (2 могили) – разположено на 1 km ЮИ 147° с. Негушево
в м. “Старото селище”;

- № 8. Могилен некропол (27 могили) – разположен на 5 km СЗ 338° от с. Горна Малина (военно поделение) в м. “Върбешница” и могат да бъдат унищожени между km 36 и km 37;
 - № 9. Могилен некропол (5 могили) – разположен на 3 km СЗ 328° от с. Горна Малина в м. “Манева кория” (военно поделение);
 - № 10. Антични надгробни паметници (некропол) – открити на 2 km СЗ 296° от с. Горна Малина в м. “Лилячето” (военно поделение);
 - № 11. Средновековно селище – разположено на 1,5 km СЗ 308° от с. Горна Малина в м. “Под реката”. Заема площ от около 10 dka;
 - № 12. Светилище и надгробна могила – разположено на – 1,5 km СЗ 300° от с. Горна Малина в м. “Елин кръст”. Заема площ от около 1 dka.
- *На територията на Община Елин Пелин*
 - № 1. Надгробна могила – разположена на 0,55 km, ЮИ 136° от с. Столник в м. “Шукерица”. Размерите ѝ са диам. 28 м, вис. 2,6 м;
 - № 2. Надгробна могила – разположена на 0,9km, З-ЮЗ 256° от с. Столник в м. “Гавнюс”. Размерите ѝ са диам. 30м, вис. 1,6м;
 - № 3. Могилен некропол (3 могили) – разположени на 1,8km, ЮИ 114° от с. Столник в м. “Анджийско”;
 - № 4. Надгробна могила – разположена на 1,430km, С 357° от с. Григорево в м. “Разсадника”. Размерите ѝ са диам. 42м, вис. 2м;
 - № 5. Могилен некропол (5 могили) – разположени на 0,8 km, СЗ 301° от с. Равно поле в м. “Пет могили”. Заемат площ от около 7,8 dka;

Реализацията на инвестиционното предложение не е свързано с трансгранични въздействия.

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.

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

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

Основните строителни дейности са:

- *земни работи* - отстраняване на хумуса и временното му депониране в границите на строителната полоса; изкопни работи за оформяне на съоръженията по трасетата на инвестиционното предложение - мостове, водостоци, подлези, надлези, спирки, гари; насипни работи за оформяне на земното легло на ж.п. линиите; временни пътища за периода на строителство, рекултивация на строителната полоса;

- *комплексни строителни работи* (кофражи, армиране, изливане на бетон) - при пресичане на водни обекти, пътища и ж.п. линии и площадките на съоръженията;

- *монтажни работи* - основно заваръчни работи по ж.п. линията по БДС EN 12732, БДС EN 287-1+A1, БДС EN 288-1+A1 и технологични инструкции; монтаж на въздушни електропроводи и контактна разпределителна мрежа;

• *транспортна дейност* - превоз на земни маси, строителни материали и оборудване от/до складови бази по републиканската пътна мрежа и временни пътища на строителните площадки.

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.

Общият размер на земите, подлежащи на отчуждаване за II и III участък „Медковец – Руска Бяла” и „Руска Бяла – Столник”, е около 5250 дка.

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

Експлоатация

В процеса на експлоатация на II и III участък „Медковец – Руска Бяла” и „Руска Бяла – Столник” природни ресурси няма да се използват, освен при работа на „Гражданска защита”, свързана с необходимост от обработка на разпиляни токсични субстанции при евентуални аварии и при потушаване на възникнали около жп трасето пожари.

Води

Строителство

При строителството на железопътните линии и площадките на гарите и съоръженията по трасетата, 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. 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 трасетата ще се осигурява от дизелови генератори, а на основните складови бази и гарите от републиканската електрическа мрежа. Приблизителните годишни количества ще се определят на база технически проект.

Експлоатация

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

Минерални суровини, инертни и др. материали

Реализацията на инвестиционното предложение не е свързана с добив или използване на дървен материал. Инертни материали ще се използват при изграждане на земните легла и баластовата призма на железните пътища.

Минералните суровини, инертните материали и дървен материал ще се доставят като стоков продукт от пазара.

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

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 домукване на строителната и монтажна техника, както и на местата за временни битови лагери на работещите.

Основно ще се генерират характерни за изкопните, строителните и монтажни дейности отпадъци, а именно:

- изкопани земни и скални маси при изпълнение на изкопи;
- изкопан неподходящ за насип материал от изкоп;
- бетон;
- метални отпадъци;
- дървесен материал;
- асфалтови смеси, фрезована асфалтова настилка, при пътните връзки.

В процеса на строителните дейности на II и III участък „Медковец – Руска Бяла” и „Руска Бяла – Столник” 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.

За третирането на строителните отпадъци ще бъде възложено изготвянето на План за управление на строителните отпадъци като част от инвестиционния проект, съгласно изискванията на чл. 11 от Закона за управление на отпадъците (ЗУО). Генерираните отпадъци ще се предават за последващо третиране на физически или юридически лица, които прилагат йерархията при управление на отпадъците и притежават Разрешение по чл. 67 и/или Регистрация за дейности с отпадъци по чл. 78 от ЗУО, в случаите, позволени от ЗУО за извършване на дейности по оползотворяване (подготовка за повторна употреба, рециклиране, друго оползотворяване).

7. Отпадъчни води:

/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./

Отпадъчните води, които ще се формират по време на строителството ще са основно битови отпадъчни води от персонала, извършващ строителните дейности. За целта строителните площадки ще се оборудват с химически тоалетни чрез договор със специализирана фирма за доставка и поддържане на такива.

По време на експлоатацията на жп линията, аналогично, ще се формират битови отпадъчни води, като те ще се събират във водоплътни изгребни ями и периодически ще се изземват на основание договор с местния ВиК оператор или друга специализирана за тази дейност фирма, като ще се третират в ПСОВ. При наличие на канализационна мрежа в близост на гаровата сграда отпадъчните води ще се отвеждат в нея.