

**„Модернизация на железопътна линия София - Пловдив - Първи етап - ЛОТ 1:
Изграждане на равнинен участък София - Елин Пелин и изграждане на
пътни надлези“**

За инвестиционното предложение „Модернизация на железопътна линия София - Пловдив - Първи етап - ЛОТ 1: Изграждане на равнинен участък София - Елин Пелин и изграждане на пътни надлези*“ от МОСВ е проведена изискващата се по глава шеста на ЗООС процедура по оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС), съвместена с процедура по оценка на съвместимост (ОС). В резултат на проведената процедура е постановено Решение №11-ПР/2015г. с характер „да не се извършва ОВОС“. С решението е одобрено инвестиционното предложение, предвиждащо рехабилитация и модернизация на съществуващото железопътно трасе за постигане на проектна скорост от 160 км/час, което ще се реализира с оптимизиране на нивелетата и минимални изменения в някои единични криви, заздравяване на основната площадка на земното платно, подмяна на типа горно строене с по-тежък тип реконструкция на контактната мрежа, както и подмяна на съществуващите системи за управление на влаковете.

При изработването на техническия проект е възникнала необходимост от промяна в обхвата на инвестиционното предложение, за което вече е постановено горепосоченото Решение. Промяната е свързана с изграждането на нов жп надлез над Искърско шосе на км 9+925,22 по път 1 и км 9+923,55 по път 2 и изграждането на нов жп мост над река Искър на км 9+987,04 по път 1 и на км 9+985,98 по път 2 на мястото на съществуващите два железопътни моста. Промяната на инвестиционното предложение е свързана и с **изместването на новите оси на път 1 и път 2 спрямо съществуващите**, като оста на новото трасе на път 1 е проектирана на разстояние от **1,40 м до 0,95 м вляво (северно)** от оста на съществуващия коловоз на път 1. Оста на новото трасе на път 2 е проектирана на **разстояние от 1.60м до 1.18м вляво (северно)** от оста на съществуващия коловоз на път 2. Проектното разстояние между път 1 и път 2 е 6.80м.

Тъй като заявените в проведената процедура за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС технически параметри и обхват на инвестиционното предложение са променени, се обръщаме към Вас като компетентен орган за произнасяне по отношение на предстоящите действия, които следва да предприемем по реда на глава шеста от ЗООС за планираните промени. В тази връзка и в изпълнение на указанията за уведомяване на компетентния орган при настъпването на промени в обхвата на инвестиционното предложение, одобрено с Решение №11-ПР/2015г., Ви представяме следната информация за промените в инвестиционното ни 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))*

Инвестиционното предложение „Изграждане на равнинен участък София - Елин Пелин и изграждане на пътни надлези“ е част от проект „Модернизация на железопътна линия София - Пловдив - Първи етап - ЛОТ 1“. Основната му цел е повишаване на сигурността и подобряване на управлението на влаковото движение, интеграция на гарови и междугарови системи, намаляване на човешкия фактор в управлението.

Проектът е част от стратегическа програма на Република България за модернизация и рехабилитация. Като част от Коридори IV и VIII на Трансевропейската железопътна мрежа, проектът за модернизация на железопътната линия София - Пловдив има много голямо значение, както за България, така и за Европа. Успешното изпълнение на проекта ще повиши устойчивото развитие на националния транспортен пазар и конкурентната интеграция на българската железопътна мрежа в европейските и евразийски транспортни пазари.

Железопътната линия „София - Пловдив“ е електрифицирана и удвоена през 70 - те години на миналия век. За жп участъка „София - Елин Пелин“ (22 069 км), е предвидена рехабилитация и модернизация на съществуващото трасе, с оглед постигане на проектна скорост от 160 км/ч. което ще се реализира с оптимизиране на нивелетата и частични и минимални изменения в някои от единичните криви, заздравяване на основната площадка на земното платно, замяна на типа горно строене с по-тежък тип, реконструкция на контактната мрежа и замяна на съществуващите системи за управление на влаковете с нови, осигуряващи по-високо ниво на безопасност.

Границите на участъка са между край на изходна стрелка на гара София посока Пловдив и начало на входна стрелка на гара Елин Пелин, от страна София (от км 0+780,87 до км 22+849). Гарите Подуяне, Искър и Казичене попадат в този участък (гара София и гара Елин Пелин, не са в обхвата на проекта). Дължината на железопътния участък е 22,069 км.

Настоящата промяна на инвестиционното предложение е в участъка от жп линията София - Елин Пелин на км 9+925,22 по път 1 и км 9+923,55 по път 2 за изграждането на нов жп надлез над Искърско шосе и на км 9+987,04 по път 1 и на км 9+985,98 по път 2 за изграждането на нов жп мост над река Искър на мястото на съществуващите жп мостове. На това място съществуват два железопътни моста (съответно жп мост по път 1 и жп мост по път 2). Съоръженията премостват пътя гара Искър - Бусманци и коритото на река Искър.

По левия коловоз на път 2 е изпълнен стоманен фермов мост с път долу, в статическо отношение проста греда на три отвора по 40м (снимка №1 и №3). Пълната му дължина от край крило до край крило на устоите е 127.00м. Стоманените фермови конструкции с път долу са без прокарано баластово легло, с траверси закрепени директно към надлъжните греди на конструкцията. Фермите имат долна и горна противоветрови връзки. Построени са през 1934г., т.е. възрастта им е около 81 години. Долното строене - стълбове и устои, са фундирани плоско и са изпълнени от каменна зидария (снимка №5).



Снимка №1 Снимка №2

Вдясно от него по път 1 е изграден стоманобетонен мост с две главни монолитни греди и плоча между тях. Мостът е общо на седем отвора със статическа дължина 12.90 + 13.10 + 13.10 + 19.70 + 19.70 + 19.70 + 19.70м. Изпълнен е през 1965г. и е с обща дължина 130.00м. Първият отвор над пътя при стоманобетонната конструкция, с оглед да се запази вертикалния габарит на пътя, е изпълнен с напрегната плоча с отвор 12м, като прилежащата непрекъсната греда е с по-малки отвори 2x13.10м (снимка №2 и №4). Останалите шест отвора са изпълнени на три секции по два отвора непрекъснати греди, а в напречно отношение с двугредова монолитна конструкция (снимка №6). Осигуреният вертикален габарит за пътя е 4.50м. Върхната конструкция е лагерувана върху долното строене (стълбове и устои) върху подвижни и неподвижни стоманени лагери. Два от стълбовете са общи за конструкциите за път 1 и път 2 и са от каменна зидария. Останалите четири стълба за стоманобетонения мост за изпълнени от стоманобетон. Устоите също са общи за двата моста и са изпълнени от каменна зидария.



Снимка №3



Снимка №4



Снимка №5



Снимка №6

Върхните конструкции и долното строене на двата съществуващи моста не могат да се използват за целите на проекта и следва да се разрушат и заменят с нови. Стоманената върхна конструкция е негабаритна и при нея няма прокарано баластово легло, което няма да позволи скорости по-големи от 130км/ч. Освен това опорите и на двата моста са изпълнени от каменна зидария и усиляването им за сеизмични товари е безпредметно.

Проектните разработки за новите мостове по път 1 и път 2 трябва да са съобразени и с бъдещия коловоз за развитието на жп възел София, който се предвижда да е на 6.80м вляво от път 2. Вследствие на това ще се извърши поетапно разрушаване на двата моста, като технологията на изпълнение на съоръженията е съобразена с изискване за непрекъснато функциониране на поне един от жп коловозите и поетапно прехвърляне на жп движението по коловозите.

Промяната на инвестиционното предложение е свързана и с изместването на новите оси на път 1 и път 2 спрямо съществуващите, като оста на новото трасе на път 1 е проектирана на разстояние от **1,40 м до 0,95 м вляво (северно)** от оста на съществуващия коловоз на път 1. Оста на новото трасе на път 2 е проектирана на **разстояние от 1.60.м до 1.18м вляво (северно)** от оста на съществуващия коловоз на път 2. Проектното разстояние между път 1 и път 2 е 6.80м. За осигуряване на допълнителни площи, необходими за изместването на новите оси на път 1 и път 2 спрямо съществуващите, ще бъде изготвен ПУП.

В процеса на проектирането е взето решение в надлъжна посока да се проектират две самостоятелни съоръжения с различни конструкции - **жп надлез на км 9+925.22** по път 1 и км **9+923,55** по път 2 над път Искър-Бусманци (Искърско шосе), който е проектиран като монолитно двуетворно съоръжение и отделен **жп мост на км 9+987.04** по път 1 и на км **9+985,98** по път 2 над р. Искър, проектиран със сглобяема връхна конструкция от предварително напрегнати греди. Отделно, за да се запази и за да не се измества съществуващия отводнителен колектор, между жп моста и жп надлеза е проектирана отделна връхна конструкция, опираща се от източната страна на устоя на жп моста, а от западната страна се опира на отделна нова стоманобетонова опора. Поради технологичното изискване за непрекъснато функциониране на поне един от жп коловозите е взето решение всяко от съоръженията и в напречна посока да се изпълни като самостоятелно съоръжение, което ще позволи поетапното им изграждане.

Новото съоръжение на път 1 е проектирано на четири отвора с осова дължина на първия отвор от 17.00м. вторият и третият отвори от 22.0м, а на четвъртия отвор 21.0 м. Общата дължина на съоръжението, заедно с крилата, е около 95.00м. Новото съоръжение на път 2 е проектирано също на четири отвора със същите дължини на отворите като това по път 1. Дължината на моста е определена така, че да се премости реката между двете съществуващи диги. Западно от съществуващия стълб 1 страна София е установен отводнителен колектор със светли размери 300/150см. който е вграден в предпазната дига на р. Искър и се зауства в нея преди съществуващия пътен мост на реката. Предвижда се запазване на местоположението на колектора, като той се премества с отделна стоманобетонова конструкция между устой 1 на жп моста и жп надлеза от западната му страна.

В хидравлично отношение новите конструкции при така направените промени осигуряват достатъчно светло сечение, което е способно да пропусне максималното водно количество с обезпеченост 1% - $Q_{1\%} = 376 \text{ m}^3/\text{s}$. Направена е и допълнителна проверка за възможността на пропускане на максималното водно количество с обезпеченост 0.1% - $Q_{0.1\%} = 540 \text{ m}^3/\text{s}$ и е доказана възможността за пропускане и на тези водни количества под моста.

Върху всяка връхна конструкция са предвидени по 8бр. отводнитеди с $\Phi 160$ мм иди общо 32бр. за целия мост. Средните отводнитеди са обединени с външна хоризонтална колекторна тръба, която се отводнява към устоите и стълбовете. Предвиден е стоманен парапет с височина 110 см върху тротоарните конзоли.

При проектирането на опорите на съоръжението е предвидено разминаване между новите опори и съществуващите, така че да не се налага разрушаването на двата големи стълба, които подпират едновременно връхните конструкции и на двата моста по път 1 и път 2. Долното строене на мостовете е проектирано със стоманобетонни монолитни устои и монолитни стълбове с елипсовидна колона и правоъгълен ригел. Устоите и трите средни опори (стълбовете) са фундаментирани на изливни стоманобетонни пилоти с диаметър $\Phi 120$ см. Връзката между пилотите и надпилотните плочи става, като в бетона на фундаментите над подложния бетон навлиза минимум 15см неразбита част от пилотите и армировката им се връзва с тази на фундаментите. В зоната след устой 2 по път 1 и по път 2 се изпълняват преходни зони и в протежение на около 15м се разполага геомрежа 30/30 kN/m със застъпване 30см. Зоната зад устоите се засипва с трошен камък, баластра или рециклиран баласт с разнорънест $U < 15$. Модулите, които трябва да се постигнат, са съответно 120MPa и 80MPa.

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.

Промяната в инвестиционното предложение „Изграждане на равнинен участък София - Елин Пелин и изграждане на пътни надлези" предвижда изграждането на нов жп надлез на км 9+925,22 по път 1 и км 9+923,55 по път 2 и на нов жп мост на км 9+987,04 по път 1 и на км 9+985.98 по път 2 над р. Искър в жп участъка София - Елин Пелин, което е свързано с **изместването на новите оси на път 1 и път 2 спрямо съществуващите**. Оста на новото трасе на път 1 е проектирана на разстояние от **1,40 м до 0,95 м вляво (северно)** от оста на съществуващия коловоз на път 1. Оста на новото трасе на път 2 е проектирана на **разстояние от 1.60м до 1.18м вляво (северно)** от оста на съществуващия коловоз на път 2. Проектното разстояние между път 1 и път 2 е 6.80м.

Връхните конструкции на двата съществуващи моста са негабаритни и нямат прокарано баластово легло, което не позволява скорости по-големи от 130км/ч. От друга страна опорите и на двата моста са изпълнени от каменна зидария и усилването им за сеизмични товари е безпредметно. Проектните разработки за новите мостове по път 1 и път 2 следва да са съобразени и с бъдещия коловоз за развитието на жп възел София, който се предвижда да е на 6.80м вляво от път 2. Вследствие на това ще се извърши поетапно разрушаване на двата съществуващи жп моста и изграждането на нови два жп надлеза и два жп моста (съответно по път 1 и по път 2).

Видовете работи се разпределени в два етапа :

- При първия етап на изграждане на моста се предвижда демонтиране на трите стоманени ферми, разрушаване на съществуващите устои на моста на път 2,

укрепване на изкопите за фундаментите на устоите, изграждане на фундаментите и пилотите, изграждане на ригел:

Предвижда се като първи етап да се прекъсне движението по съществуващия коловоз на път 2. Разстоянието между новата ос на път 2 и оста на съществуващия жп мост на път 1 варира от 8.35м от страна Подуяне до 7.75м от страна Елин Пелин. Това разстояние ще е достатъчно за безпроблемното изпълнение на новия жп надлез по път 2. Съществуващите устои и стълбове, непопадащи в зоната на проектното положение на елементите от долното строене на новите конструкции, се разрушават до кота терен.

Новопроектираните стълбове са съобразени и са разместени спрямо съществуващите такива, така че за изпълнението на изливните им пилоти и фундаментите да не е необходимо разваляне на част от съществуващите стълбове. За тяхното изпълнение ще се наложи изграждането на насипна технологична площадка до средата на реката, която да е по-висока минимум с 50см от съществуващото ниво на водата в реката. Откосът на тази площадка от страната на реката трябва да се защити със заскаляване с едроломен камък. За фундирането на опорите е добре да се избере периода на ниски водни стоежи в реката. Първоначално площадката се прави от единия бряг на реката, като водата се прехвърля от другата страна и се изпълняват изливните пилоти за фундамента на стълба. Прави се плътно шпунтово укрепване, изпълняват се изкопите за фундаментите на стълбовете и се изграждат конструкциите на стълбовете за жп моста на път 2. Монтират се стоманобетонните греди върху временни подпирания на кусинетите на устоите и ригелите на стълбовете. След монтажа на гредите те трябва незабавно да се укрепят една за друга, за да се осигури тяхната устойчивост върху опорите. Излива се пътната плоча и напречните греди за връхните конструкции. Следва премахване на временната технологична площадка, изчистване коритото на реката и изпълнението на също такава насипна дига за изпълнението на другия стълб и устой откъм другия бряг на реката. След изливането на опорите се изпълняват и останалите две връхни конструкции. Тротоарните блокове върху връхните конструкция и устоите се изливат допълнително. Монтират се отводнителите и колекторните тръби. След известно време, в зависимост от използвания тип изолация, се прави хидроизолация на плочата и се полага предпазващият пласт бетон върху нея. Предвидената дебелина за целия хидроизолационен пакет в най-високата му част е 15см. Изпълняват се парапетите върху тротоарните конзоли и горното строене. Върху съоръжението са предвидени контрарелси - двойна нишка. Следва прехвърлянето на жп движението по новоизградения мост на път 2 и започване на строителните работи за новия жп мост по път 1.

- При втория етап на изграждане на моста ще се разруши останалата част от съществуващите устои, както и двата самостоятелни стълба на съществуващата конструкция по път 2 - стълб 1 и стълб 2.

Стълбовете трябва да се разрушат изцяло, за да могат да се изпълнят изливните пилоти. Тротоарните блокове върху връхната конструкция и устоите се изливат допълнително. В този на съоръжението по път 2 е предвидено да се за бетонират 6 бр. HDPR-тръби $\Phi 130\text{мм}$ за прекарване на кабелите по моста, а в този на съоръжението по път 1 - 3 бр. След известно време, в зависимост от използвания тип изолация се прави хидроизолация на плочата и се полага предпазващия пласт бетон върху нея. Предвидената дебелина за целия хидроизолационен пакет в най-високата му част е 15см. Изпълняват се

парапетите върху тротоарните конзоли и горното строене. Върху съоръжението са предвидени контрарелси - двойна нишка.

Основната конструкция на жп надлеза се отводнява с двустранен надлъжен наклон на горния ригел към двата му края. От страна Подуяне водата изтича зад стената на конструкцията. От страна Елин Пелин това е невъзможно поради наличието на допълнителна връхна конструкция, отделена от основната с напречна дилатационна фуга, изтичащата вода преминава върху допълнителната връхна конструкция, където се отвежда надолу по терена посредством 6 бр. отводнители $\Phi 160$ мм. Отводняването на жп моста на р. Искър става независимо от допълнителната връхна конструкция.

Не се изисква осигуряване на допълнителни площи за временни дейности по време на дейностите по изграждане на двете съоръжения. Не се предвижда изграждането на временни площадки и лагери за работници. В случай на необходимост от такива, същите ще бъдат разположени в границите на имотите, собственост на ДП НКЖИ.

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:

Промяната в инвестиционното предложение „Изграждане на равнинен участък София - Елин Пелин и изграждане на пътни надлези“ е свързана с изграждането на нов жп надлез на км 9+925.22 по път 1 и км 9+923,55 по път 2 и на нов жп мост на км 9+987.04 по път 1 и на км 9+985.98 по път 2 на р. Искър в жп участъка София - Елин Пелин. Проектът „Модернизация на железопътна линия София - Пловдив - Първи етап - ЛОТ 1: Изграждане на равнинен участък София - Елин Пелин и изграждане на пътни надлези“, е с двойна жп линия. Част от този участък е свързан с други инфраструктурни проекти, като например „Развитие на железопътен възел София“ и проект за изграждане на Железопътна спирка на МС 21 на метрото в София.

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.

Настоящата промяна в инвестиционното предложение ще се реализира в жп участък София -Елин Пелин. Новите жп надлези ще бъдат изградени на км 9+925.22 по път 1 и на км 9+923.55 по път 2. а новите мостове над р. Искър на км 9+987 по път 1 и на км 9+850 по път 2.

Промените в инвестиционното предложение са свързани с необходимостта от изместването на новите оси на път 1 и път 2 спрямо съществуващите, като оста на новото трасе на път 1 е проектирана на разстояние от 1,40 м до 0.95 м вляво (северно) от оста на

съществуващия коловоз на път 1. Оста на новото трасе на път 2 е проектирана на разстояние от 1.60м до 1.18м вляво (северно) от оста на съществуващия коловоз на път 2. Това изместване води до необходимостта от осигуряване на допълнителни площи за изграждане на новите съоръжения в землището на град София. За осигуряване на допълнителни площи, необходими за изместването на новите оси на път 1 и път 2 спрямо съществуващите, ще бъде изготвен ПУП. След приключване на процедурите по съгласуване и одобряване на ПУП, за засегнатите нови терени ще се проведат процедури за промяна предназначението на земите и за отчуждаване на допълнително необходимите площи.

При реализация на инвестиционното предложение и промените в него всички временни площадки и лагери за работниците ще бъдат разположени в границите на сервитутните зони по протежение на жп линията върху терени, собственост на Национална компания „Железопътна инфраструктура“.

Строителният участък ще бъде обслужван от жп линията София - Пловдив, както и прилежащите пътища от републиканската и общинска пътна мрежа за транспорт на пътници и товари при изпълнението на проекта.

С предвидената промяна на инвестиционното предложение не се засяга териториалната цялост на защитени зони от Националната екологична мрежа Натура 2000, както и защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии.

Не се засягат и обекти от културното наследство.

В близост до обекта на инвестиционното предложение не са разположени и не се засягат санитарно-охранителни зони и водоизточници за ПБВ. В случаите, при които има вероятност да се засегнат, изпълнителят ще предприеме съответните мерки, изискващи се от действащата нормативна уредба.

При реализацията на инвестиционното предложение не се засягат обекти на културното наследство.

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

Природните ресурси и строителните материали, които ще се използват при строителството на промяната в инвестиционното предложение, са: земни маси, инертни материали, вода, метални суровини, дървен материал, железобетонени и бетонени изделия, дизелово гориво и електроенергия.

Всички материали с изключение на земните маси ще се доставят като стоков продукт от пазара, по вид и количество в съответствие с проекта.

За строителни и битови нужди на обекта ще се доставя вода от мрежата на Възложителя или с водоноска, а питейна вода ще се доставя бутилирана.

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

За изграждането на железопътния мост по път 1 и по път 2 над р. Искър ще се изгради насипна технологична площадка до средата на реката, като откосът на площадката ще се защити със заскаляване с едроломен камък, а водата ще се прехвърли от другата страна на реката. След изпълнение на дейностите по фундиране на опорите от единия бряг на реката, временната технологична площадка се премахва, изчиства се коритото на реката и следва изпълнението на също такава насипна дига за изпълнението на другия стълб и устой откъм другия бряг на реката.

При изпълнението на тези дейности Изпълнителят на СМР ще бъде задължен да предприеме мерки за спазване изискванията на чл. 118а, чл. 134 и чл. 143 от Закона за водите с оглед ограничаване и недопускане на депонирането на инертни материали, съдържащи приоритетни, опасни и вредни вещества и отпадъци (строителни, опасни и битови), генерирани по време на строително-монтажните работи в речното легло на р. Искър. Следва да се упражнява и контрол и по отношение на използваните от Изпълнителя строителни материали с цел недопускане използването на такива, съдържащи приоритетни и вредни вещества.

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

Единствено 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.

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 смесени строителни отпадъци, отпадъци от електрическо и електронно оборудване, пластмасови, метални, дървени и битови отпадъци.

Не се очаква да се генерират опасни отпадъци по време на строителството на обекта, тъй като отработените масла, филтри, антифризни течности и акумулатори от механизацията и транспортната техника ще бъдат сменяни и събирани в автосервизи, разположени извън сервитута на жп линията. При инцидентно формиране на опасни отпадъци, същите ще бъдат третирани съгласно законодателството по управление на

отпадъците (ЗУО и подзаконовите нормативни документи) и предавани за транспортиране на фирма, притежаваща регистрационен документ съгласно ЗУО.

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 промяната в инвестиционното предложение не се предвижда постоянно и значително водопотребление и не се очаква формиране на потоци отпадъчни води.

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 на обекта.

С уважение,

инж. Красимир Папукчийски

Генерален директор

