



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

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

ДО
Г-Н БОРИСЛАВ САНДОВ
МИНИСТЪР НА ОКОЛНАТА
СРЕДА И ВОДИТЕ
гр. София, 1000
бул. „Кн. Мария Луиза “ № 22



УВЕДОМЛЕНИЕ ЗА ИНВЕСТИЦИОННО ПРЕДЛОЖЕНИЕ

от ДП „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“
гр. София, СО - район „Сердика”, бул. „Кн. Мария Луиза” № 110
БУЛСТАТ 130823243

Директор: инж. Златин Крумов, Генерален директор на ДП НКЖИ
Пълен пощенски адрес: гр. София, СО - район „Сердика”, бул. „Кн. Мария Луиза” № 110
Телефон, факс, e-mail: тел: 932 60 02, факс 932 6444

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН САНДОВ,

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”:

„Удвояване на участъци от жп линията Крумово – Свиленград – Турска граница“.

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))

Инвестиционният проект „Удвояване на участъци от жп линията Крумово – Свиленград – Турска граница“ предвижда удвояване на жп линията, като трасето на новия Път 2 преминава приоритетно по обичайната следа, в ляво или в дясно спрямо съществуващия Път 1 по посока растящ километраж. Реализацията на инвестиционното предложение е свързана с увеличаване капацитета на жп линията за поемане на нарастващия трафик и привличане на повече международни товари и развитие на пътническите превози по железница. 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.

Удвояването на жп линията ще намали експлоатационните разходи и ще гарантира по висока безопасност за движение на влаковете. Изпълнението на проекта ще доведе до: увеличаване на конкуренцията на транспортния пазар посредством подобряване качеството на железопътните услуги; увеличаване на пропускателната способност; Запазване на постигнатите параметри на железния път за осигуряване на проектна скорост 160 км/ч.

Инвестиционното предложение на ДП „Национална компания „Железопътна инфраструктура“ за „Удвояване на участъци от жп линията Крумово – Свиленград – Турска граница“ е за **разширение** и промяна на съществуващата жп инфраструктура и свързаната с нея дейност.

През 2021 – 2022 год. са разработени Предварителни проучвания за реализиране на инвестиционния проект: „Удвояване на участъци от жп линията Крумово-Свиленград-Турска граница“. Проучването обхваща железопътна линия Крумово-Свиленград-Турска граница от км 163+745 ос ПЗ гара Крумово до км 315+657 граница с Република Турция, вкл. гари Катунца, Поповица, Първомай, Караджалово, Ябълково, Димитровград, Нова Надежда, Симеоновград, Харманли, Любимец и Свиленград и спирки Ягодovo, Кочево, Садово, Чешнегирово, Винаца, Скобелево, Сталево, Крум, Черногорово, Константиново, Преславец, Харманли център, Бисер.

В Предварителните проучвания е извършен анализ и оценка на елементите на всички части от съществуващата железопътната инфраструктура и са предложени технически решения, които включват алтернативни варианти за развитие и оптимизация за всяка гара и междугарие. На база извършения анализ, подходящо групиране на ж.п. участъците и предпочитани варианти за тях са предложени три основни алтернативи/варианта, т.н. Сценарии: Цялостно удвояване на жп линията, като трасето на новия Път 2 преминава приоритетно по обичайната следа, *преобладаващо вляво* по

километража спрямо съществуващия Път 1; Цялостно удвояване на жп линията, като трасето на новия Път 2 преминава приоритетно по обичайната следа, *преобладаващо вдясно* по километража спрямо съществуващия Път 1 и Цялостно удвояване на жп линията, като трасето на новия Път 2 преминава приоритетно по обичайната следа, *комбинирано вляво и вдясно* по километража спрямо съществуващия Път 1.

Инвестиционното предложение предвижда реконструкция на гари, перони и някои пешеходни подлези за осигуряване на достъп на лица с намалена подвижност. Предвижда се изграждане на нови перони и нови пешеходни надлези. Проектът предвижда реконструкция на разделен пост Поповица в гара. Предвижда се реконструкция на тягови подстанции.

Инвестиционното предложение за „Удвояване на участъци от жп линията Крумово – Свиленград – Турска граница“ попада в *т. 7.1, Строителство на железопътни магистрали и железопътни линии I категория (линии за железопътен трафик на големи разстояния) и на летища с дължина на основната писта 2100 м и повече*, Приложение № 1 към Закона за опазване на околната среда.

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 на ДП „Национална компания „Железопътна инфраструктура“ е във връзка с разработени през 2021 - 2022 год. Предварителни проучвания за реализиране на инвестиционния проект: „Удвояване на участъци от жп линията Крумово-Свиленград-Турска граница“.

Инвестиционното предложение за удвояване на участъци от жп линията Крумово-Свиленград-Турска граница, като част от Първа железопътна линия (от категория „железопътна магистрала“), е във връзка с увеличаване на пропускателната способност/капацитета на жп линията и запазване на постигнатите параметри на железния път за осигуряване на проектна скорост 160 км/ч.

Проучването обхваща железопътна линия Крумово-Свиленград-Турска граница от км 163+745 ос ПЗ гара Крумово до км 315+657 граница с Република Турция (задание за проектиране), вкл. гари Катунца, Поповица, Първомай, Караджалово, Ябълково, Димитровград, Нова Надежда, Симеоновград, Харманли, Любимец и Свиленград и спирки Ягодово, Кочево, Садово, Чешнегирово, Винаца, Скобелево, Сталево, Крум, Черногорово, Константиново, Преславец, Харманли център, Бисер.

В Предварителните проучвания са предложени три основни алтернативи/варианта, т.н. Сценарии. Проектните Сценарии за удвояване на участъци от железопътната линия Крумово – Свиленград – Турска граница разглеждат удвояване на жп линията, като трасето на новия Път 2 преминава приоритетно по обичайната следа, вляво или вдясно спрямо съществуващия Път 1 по посока растящ километраж.

Сценарий I/Вариант 1 - цялостно удвояване на жп линията, като трасето на новия Път 2 преминава приоритетно по обичайната следа, *преобладаващо вляво* по километража спрямо съществуващия Път 1.

Сценарий II/Вариант 2 - цялостно удвояване на жп линията, като трасето на новия Път 2 преминава приоритетно по обичайната следа, *преобладаващо вдясно* по километража спрямо съществуващия Път 1.

Смесен сценарий/Смесен вариант – цялостно удвояване на жп линията, като трасето на новия Път 2 преминава приоритетно по обичайната следа, *комбинирано вляво и вдясно* по километража спрямо съществуващия Път 1. ***Смесеният вариант разглежда оптималните решения от Сценарий I/вариант 1 и Сценарий II/вариант 2 за съответен участък.***

ОПИСАНИЕ НА ПРОЕКТНИТЕ ВАРИАНТИ ПО УЧАСТЪЦИ, ПРЕДВАРИТЕЛНИ ПРОУЧВАНИЯ ОТ 2021 - 2022 ГОД.

Участък Гара Крумово: Гара Крумово (ос приемно здание на км 163+751) е възелна с 6 коловоза – 5 приемно-отправни и един товаро-разтоварен глух коловоз. Това са 1-ви приемно-отправен коловоз с полезна дължина 233 м, 2-ри приемно-отправен коловоз с полезна дължина 283 м, явяващ се и главен към направление Асеновград, 3-ти главен приемно-отправен коловоз (Път 1) по направление Пловдив-Катуница с полезна дължина 840 м, 4-ти главен приемно-отправен коловоз (Път 2) по направление Пловдив-Катуница с ПД 844 м, 5-ти приемно-отправен коловоз с полезна дължина 790 м, 6-ти глух товаро-разтоварен с полезна дължина 822 м. Част от гарата е разположена в крива - в подучастъка след пероните и преди гърловината страна Катуница. Нейните параметри определят максимална проектна скорост за участъка 130 км/ч. Гарата разполага с 4 перона – три с дължина 200 м и един с дължина 250 м.

Гара Крумово е в обхвата на проекта частично – от ос приемно здание до нейния край посока Катуница.

Гарата е подготвена за бъдещо удвояване, но е необходимо да бъде добавена допълнителна междуколовозна връзка в източната гърловина (страна Катуница). Това е втора, допълнителна връзка за преминаване между главните коловози - 3-ти главен приемно-отправен коловоз (Път 1) и 4-ти главен приемно-отправен коловоз (Път 2). По проект се предвижда запазване на съществуващите наклони и дължини на елементите на надлъжните профили.

Вариант 1 - изхожда от вариант 1 на участъка междугарие Крумово-Катуница. По този вариант, поради близостта на първата крива след гарата, няма необходимата дължина за развитие на допълнително единично есово съединение (есова връзка). За избягване на по-голяма реконструкция на гърловината вариантът предвижда изпълнение на двойно (бретелно) коловозно съединение. Предвижда се промяна на полезната дължина на 4-ти главен приемно-отправен коловоз от 844 м на 822 м.

Вариант 2 - изхожда от вариант 2 на участъка междугарие Крумово-Катуница. При този вариант първата крива след гарата се отмества, при което се освобождава достатъчно дължина за поставяне на допълнителна есова връзка. Съответно в този вариант се запазват съществуващите полезни дължини на коловозите. *Вариант 2 за гарата е възможен само при реализация на вариант 2 на междугарието Крумово-Катуница.*

Смесен вариант, идентичен на проектното решение по вариант 2 за гарата: реализацията на варианта е възможна при реализиране на смесен вариант на участъка междугарие Крумово-Катуница. При този вариант първата крива след гарата се отмества, при което се освобождава достатъчно дължина за поставяне на допълнителна есова връзка. Съответно в този вариант се запазват съществуващите полезни дължини на коловозите.

Участък Междугарие Крумово – Катуница: Съществуващото междугарие Крумово-Катуница е електрифицирана единична жп линия с дължина 3.3 км.

В междугарието има една спирка – Ягодово (ос приемно здание на км 166+204), приемно здание и перон с дължина 220 м, разположени в нисък насип отляво на железния път. Проектът предвижда изграждане на втори допълнителен перон и нов пешеходен подлез в спирка Ягодово.

В началото на участъка в непосредствена близост отляво на жп линията се намира общински път Крумово-Ягодово. В края на междугарието пред гара Катуница на км 167+842 за преминаване над река Асеница (река Чая или Чепеларска река) има стоманостоманобетонен мост с дължина 100 м. Контактната мрежа е разположена отдясно на железния път, който в почти целия участък е изразено разположен в лявата част на имотите собственост на ДП НКЖИ.

Проектът предвижда запазване на съществуващите параметри на кривите в план, както и на наклоните и дължините в надлъжен профил.

Вариант 1 представлява удвояване на жп линията, чрез изграждане на Път 2 отляво на съществуващия Път 1. Новият Път 2 е продължение и изхожда от находящите се също отляво 4-ти главен приемно-отправен коловоз в гара Крумово и 2-ри главен приемно-отправен коловоз в гара Катуница. При този вариант съществуващият Път 1 не се засяга, като изграждането на новият железен път ще се извършва от съответните втори главни коловози в гарите. По вариант 1 не се засяга съществуващ Път 1 и не се засяга съществуващата контактна мрежа. Предвижда се реконструкция на общинския път Крумово-Ягодово, която е около 2 пъти по-дълга от тази по вариант 2.

Вариант 2 представлява удвояване на жп линията, чрез изграждане на нов път отдясно на съществуващият Път 1. В двата края на междугарието съществуващият Път 1 се превключва към 4-ти главен приемно-отправен коловоз в гара Крумово и 2-ри главен приемно-отправен коловоз в гара Катуница. Новият път изхожда от 3-ти главен приемно-отправен коловоз в гара Крумово и 1-ви главен приемно-отправен коловоз в гара Катуница. По вариант 2 се засяга съществуващ Път 1 и почти 80% от съществуващата контактна мрежа, но не се налага реконструкция на съществуващата част на спирка Ягодово и реконструкцията на общинския път Крумово-Ягодово е около 2 пъти по-къса от тази по вариант 1.

Смесен вариант, идентичен на проектното решение по вариант 2: предвижда удвояване на жп линията, чрез изграждане на нов път отдясно на съществуващият Път 1 по посока растящ километраж. В двата края на междугарието съществуващият Път 1 се превключва към 4-ти главен ПО в гара Крумово и 2-ри главен ПО в гара Катуница. Новият път изхожда от 3-ти главен ПО в гара Крумово и 1-ви главен ПО в гара Катуница. Вариантът засяга съществуващ Път 1 и почти 80% от съществуващата контактна мрежа, но не се налага реконструкция на съществуващата част на спирка Ягодово и

реконструкцията на общинския път Крумово-Ягодово е около 2 пъти по-къса от тази по вариант 1.

Участък Гара Катунница: Съществуващата гара Катунница (ос приемно здание на км 168+633) е разменна гара с 3 коловоза. Това са 1-ви главен приемно-отправен (Път 1) с полезна дължина 870 м, 2-ри главен приемно-отправен (Път 2) с полезна дължина 587 м, 3-ти глух гаражен с полезна дължина 189 м, който се явява и изтеглителен за нефункциониращ индустриален клон. В западната гърловина от 1-ви коловоз има връзка към друг индустриален клон с два маневрени коловоза и изтеглител. Гарата е разположена изцяло в права и е с максимална проектна скорост 160 км/ч. Гарата разполага с 2 перона с дължина 220 м. В гарата има изградени 2 пешеходни подлеза и един пътен надлез.

За гара Катунница са изготвени 2 проектни варианта. Съществуващото положение на гарата съответства на изискванията на настоящият проект за удвояване, но е необходимо да бъде добавена втора междуколовозна връзка за преминаване между главните коловози в западната гърловина (страна Крумово). И в двата проектни варианта, поради ограничените условия, тази връзка е добавена пред (по посока растящ километраж) стомано-стоманобетонния мост над река Асеница (Чая или Чепеларска река). Предвижда се запазване на съществуващите наклони и дължини на елементите на надлъжните профили. Също така се предвижда реконструкция на стълбището на пешеходния подлез при втория перон (между 2-ри и 3-ти коловози), тъй като ширината на перона не отговаря на актуалните изисквания на ТСОС за лица с намалена подвижност.

Вариант 1 е при подобряване на функционалните възможности на гарата, като в източната гърловина се заменя съществуващата есова връзка от стрелки 1:9-300 с номера № 9 и № 11 на такава със стрелки 1:18.5-1200. Полезната дължина на 1-ви главен приемно-отправен (Път 1) се променя на 820 м. На 2-ри главен полезна дължина (Път 2) полезната дължина не се променя, но се намалява „разширената“ полезна дължина (до стрелка № 11) на 668 м.

Вариант 2 е при запазване на съществуващата есова връзка от стрелки 1:9-300 с номера № 9 и № 11. При този вариант се запазват съществуващите полезни дължини на коловозите.

Смесен вариант, идентичен на проектното решение по вариант 2: предвижда запазване на съществуващата есова връзка от стрелки 1:9-300 с номера № 9 и № 11. При този вариант се запазват съществуващите полезни дължини на коловозите.

Участък Междугарие Катунница – Поповица: Съществуващото междугарие Катунница - Поповица е електрифицирана двойна жп линия с дължина 16.5 км. В междугарието има 3 спирки – Кочево, Садово и Чешнегирово. Спирка Кочево на 170+908 км е без приемно здание, разположена е в крива и има 2 перона с дължина 220 м и един пешеходен подлез. Спирка Садово (ос приемно здание на км 175+117) е разположена в крива, има 2 перона с дължина 220 м и 2 пешеходни подлеза. Спирка Чешнегирово (ос приемно здание на км 178+138) е разположена в права с 2 перона с дължина 220 м и пешеходен подлез. В междугарието има 6 пътни надлеза (на км 174+296; км 175+912; км 178+693; км 182+037; км 182+696 (на Републикански път I-8(E80)) и на км 184+955. В края на участъка пред разделен пост Поповица на км 184+487 за преминаване над река Черкезица има стоманобетонен мост с дължина около 65 м.

Съществуващото положение на междугариято съответства на изискванията към проекта за удвояване и не са необходими проектни мероприятия.

Участък Разделен пост Поповица: Като съществуващо положение разглеждания участък е разделен пост за преминаване от двойна към единична жп линия и връзка с разтоварище. Разтоварището е от товаро-разтоварен глух коловоз, 2 маневрени коловоза и изтеглител. Разделният пост е разположен в права, разполага с 2 перона с дължина 225 м. В разделния пост има приемно здание с ос на км 185+547 и един пешеходен подлез.

За участък Поповица са изготвени два варианта. Съществуващото положение съответства само частично на изискванията на проекта за удвояване при различните сценарии за целия обект. Предвиждат се запазване на съществуващите наклони и дължини на елементите на надлъжните профили.

Вариант 1 е при сценарий с ниски функционални изисквания към разглеждания експлоатационен пункт. Тогава съществуващото положение като разделен пост съответства на изискванията за удвояване, но е необходимо да се добави допълнителна връзка за преминаване между стария и новия текущи пътища. При този вариант е предвидено поставяне на втора „скоростна“ есова връзка от стрелки 1:18.5-1200 след връзката с разтоварището.

Вариант 2 е с по-големи функционални изисквания към разглеждания експлоатационен пункт. Необходима е неговата реконструкция в гара. При този вариант се проектира гара Поповица с 3 приемно-отправни коловоза и разтоварище по надлъжна схема. Това са 1-ви приемно-отправен с полезна дължина 750 м, 2-ри главен приемно-отправен (Път 1) с полезна дължина 755 м, 3-ти главен приемно-отправен (Път 2) с полезна дължина 840 м. Разтоварището е свързано с всички коловози. То е с товаро-разтоварен глух коловоз с полезна дължина 285 м и изтеглителен коловоз с полезна дължина 300 м. Предвижда се втора есова връзка между главните коловози във всяка от гърловините на гарата. Запазват се съществуващите съоръжения в гарата – перони, приемно здание, пешеходен подлез. Изгражда се площадка на разтоварището. Вариантът осигурява повишена пропускателна способност и като цяло по-големи функционално-експлоатационни възможности.

Смесен вариант, идентичен на проектното решение по вариант 2: **Вариантът** е с по-големи функционални изисквания към разглеждания експлоатационен пункт. Необходима е неговата реконструкция в гара. При този вариант се проектира гара Поповица с 3 приемно-отправни коловоза и разтоварище по надлъжна схема. Това са 1-ви приемно-отправен с полезна дължина 750 м, 2-ри главен приемно-отправен (Път 1) с полезна дължина 755 м, 3-ти главен приемно-отправен (Път 2) с полезна дължина 840 м. Разтоварището е свързано с всички коловози. То е с товаро-разтоварен глух коловоз с полезна дължина 285 м и изтеглителен коловоз с полезна дължина 300 м. Предвижда се втора есова връзка между главните коловози във всяка от гърловините на гарата. Запазват се съществуващите съоръжения в гарата – перони, приемно здание, пешеходен подлез. Изгражда се площадка на разтоварището. Вариантът осигурява повишена пропускателна способност и като цяло по-големи функционално-експлоатационни възможности.

Участък Междугарие Поповица – Първомай: Съществуващото междугарие Поповица – Първомай е електрифицирана жп линия с дължина 13.9 км. В участъка има

една спирка - Винаца. На спирката няма приемно здание, има един перон с дължина 216 м в ляво на железният път. Оста на перона е на км 192+180. В междугарието има три пътни надлеза съответно на: км 186+194, км 192+064 и км 199+243 и един железопътен мост на км 196+704 с дължина 80 м. Контактната мрежа е разположена отдясно на железния път.

Вариант 1 запазва съществуващите параметри на кривите, както и наклоните и дължините в надлъжния профил на съществуващия Път 1. Предвижда се изграждане на нов Път 2 отляво на съществуващия Път 1 на разстояние 4.40 м между осите на двата пътя. Разстоянието между двата пътя е по-голямо в изходната гърловина на гара Поповица, в хоризонталната права при спирка Винаца и в края на междугарието преди гара Първомай (където Път 2 се привързва към 1-ви коловоз в гарата). Проектът включва реконструкция на перона в спирка Винаца и изграждането на нов перон (между двата пътя) и пешеходен надлез (пасарелка). По вариант 1 не се засяга съществуващ Път I и съществуващата контактната мрежа, но предвижда голямо отдалечаване между Път I и Път II (до 11.40 м).

Вариант 2 наподобява Вариант 1, като разликата е от км 190+670 до км 193+940. В този участък съществуващият Път 1 се измества в дясно (с 2.25 м) като запазва наклона си между двете хоризонтални криви. Път 2 е отляво на Път 1 на 4.40 м, така двата пътя минават в един и същ отвор на подлеза до спирка Винаца. Проектира се реконструкцията на перона в спирка Винаца и изграждането на нов перон (отдясно на железния път) и пешеходен надлез (пасарелка). По вариант 2 двата коловоза се движат успоредно без да се раздалечат, но предвижда изместване на част от съществуващият Път 1 и нова контактна мрежа в участъка на изместването.

Смесен вариант, идентичен на проектното решение по вариант 1: запазва съществуващите параметри на кривите, както и наклоните и дължините в надлъжния профил на съществуващия Път 1. Предвижда се изграждане на нов Път 2 отляво на съществуващия Път 1 на разстояние 4.40 м между осите на двата пътя. Разстоянието между двата пътя е по-голямо в изходната гърловина на гара Поповица, в хоризонталната права при спирка Винаца и в края на междугарието преди гара Първомай (където Път 2 се привързва към 1-ви коловоз в гарата). Проектът включва реконструкция на перона в спирка Винаца и изграждането на нов перон (между двата пътя) и пешеходен надлез (пасарелка). По този вариант не се засяга съществуващ Път I и съществуващата контактната мрежа, но предвижда голямо отдалечаване между Път I и Път II (до 11.40 м).

Участък Гара Първомай: Гара Първомай има 5 експлоатационни, приемно-отправни коловоза съответно с полезни дължини: първи – 814 м; втори главен – 782 м, трети (индустриален) – 755м; четвърти – 790 м; пети – 831 м, пет предпазни (глухи) коловоза като един от тях е индустриален. В гарата е разположена изцяло в права с проектна скорост 160 км/ч. Гара Първомай разполага с 2 перона с дължина 400 м, един пешеходен подлез и една пасарелка. През гарата минава един пътен подлез. Приемното здание се намира от северната страна на гарата.

Проектирани са 2 варианта, които са почти еднакви и се състоят единствено в поставянето на нов S със стрелки 1:18,5-1200 за вариант 1 и съответно 1:9-300 за вариант 2 във входната гърловина на гарата между първи и втори коловоз, което позволява за междугарие Поповица - Първомай да има възможност за смяна на коловозите.

Смесен вариант, идентичен на проектното решение по вариант 2: състои се в поставянето на нов S със стрелки 1:18,5-1200 и съответно 1:9-300 във входната гърловина на гарата между първи и втори коловоз, което позволява при този вариант за междугарие Поповица - Първомай да има възможност за смяна на коловозите.

Участък Междугарие Първомай – Караджалово: Съществуващото междугарие Първомай - Караджалово е електрифицирана жп линия с дължина 5.4 км. В междугарието има 2 криви, проектната скорост в целият участък е 160 км/ч. В междугарието има един пътен надлез на км 206+485, един пътен подлез на км 202+930 и един железопътен мост на км 207+475 с дължина 20 м. Контактната мрежа е разположена отдясно на железния път.

Проектът предвижда запазване на съществуващите параметри на кривите, наклоните и дължините в надлъжния профил на съществуващият Път 1. **Вариант 1** представлява изграждане на нов Път 2 отляво на съществуващия Път 1 на разстояние 4.40 м между осите на двата пътя. Път 2 е продължение на коловоз 4 в гара Първомай и коловоз 2 в гара Караджалово. За да бъде възможно привързването с коловозите в двете гари разстоянието между двата пътя е по-голямо съответно: 4.75 м след гара Първомай и 5.75 м преди гара Караджалово.

При вариант 2 не се предвижда удвояване на участъка, междугарието остава еднопътна линия.

Смесен вариант, идентичен на проектното решение по вариант 1: предвижда изграждане на нов Път 2 отляво на съществуващия Път 1 на разстояние 4.40 м между осите на двата пътя. Път 2 е продължение на коловоз 4 в гара Първомай и коловоз 2 в гара Караджалово. За да бъде възможно привързването с коловозите в двете гари разстоянието между двата пътя е по-голямо съответно: 4.75 м след гара Първомай и 5.75 м преди гара Караджалово.

Участък Гара Караджалово: Гара Караджалово има 3 експлоатационни, приемно-отправни коловоза, първи главен с полезна дължина 1124 м, втори – 820 м и трети – 729 м, и 5 предпазни (глухи) коловоза. На територията на гарата няма индустриални коловози.

Гарата е разположена в права с наклон 0,00‰. Стрелките в гарата са 1:18,5-1200 и 1:9-300. Има 2 перона с дължина 220 м свързани с пешеходен подлез. Приемното здание е от Южната страна.

За гарата има изготвен един вариант, който се състои в поставянето на S връзка със стрелки 1:18,5-1200, което позволява осъществяването на вариант 1 за междугарие Първомай - Караджалово.

Смесен вариант, идентичен на проектното решение по вариант 1: предвижда поставянето на S връзка със стрелки 1:18,5-1200, което позволява осъществяването на този вариант за междугарие Първомай - Караджалово.

Участък Междугарие Караджалово – Ябълково: Съществуващото междугарие Караджалово - Ябълково е електрифицирана жп линия с дължина 10.0 км. В междугарието има 5 криви, проектната скорост в целият участък е 160 км/ч. В междугарието има 2 спирки – Скобелево с ос приемно здание на км 212+361 и Сталево с ос приемно здание на км 214+839.

Спирка Скобелево има 2 перона с дължина 220 м и приемно. В междугарието има 2 пътни надлеза съответно на: км 209+979; км 211+973 и един пътен подлез на км 217+123 и 6 железопътни моста съответно на: км 209+005 с дължина 14 м; км 209+672 с дължина 34 м; км 210+169 с дължина 5 м; км 211+094 с дължина 15 м; км 213+378 с дължина 31 м; км 213+795 с дължина 10 м. Контактната мрежа е разположена отдясно на железния път.

Проектът предвижда запазване на съществуващите параметри на кривите, наклоните и дължините в надлъжния профил на съществуващия Път 1.

Вариант 1 разглежда изграждане на нов Път 2 отляво на съществуващия Път 1 на разстояние 4. 40 м между осите на двата пътя. Път 2 е продължение на коловоз 2 в гара Караджалово, където двата пътя са на 5.75 м, и коловоз 2 в гара Ябълково (с междуосие 5.75 м). Проектира се нов перон на спирка Сталево.

Във **вариант 2** участъкът до спирка Скобелево (км 212+068) остава еднопътна линия. Спирка Скобелево става гара, изграждат се 2 нови коловоза – един в ляво на Път I (коловоз 1) на 4.40 м с дължина 987 м и един отдясно на 10.25 м с дължина 1 110 м. В гарата ще има 8 стрелки 1:9-300. Предвижда се реконструкция на съществуващите перон 2 и пешеходен подлез. В участъкът след гара Скобелево се изгражда нов Път 2 от дясно на съществуващия Път 1 на 4.40 м, Път 2 е продължение на коловоз 1 в новата гара Скобелево и се привързва с коловоз 2 в гара Ябълково (с междуосие 5.75 м). Проектира се нов перон на спирка Сталево отляво на Път I. Този вариант предвижда изграждане на нова гара, а участъкът от Караджалово до Скобелево остава еднопътна жп линия.

Смесен вариант, идентичен на проектното решение по вариант 1: предвижда изграждане на нов Път 2 отляво на съществуващия Път 1 на разстояние 4. 40 м между осите на двата пътя. Път 2 е продължение на коловоз 2 в гара Караджалово, където двата пътя са на 5.75 м, и коловоз 2 в гара Ябълково (с междуосие 5.75 м). Проектира се нов перон на спирка Сталево.

Участък Гара Ябълково: Гара Ябълково разполага с 4 експлоатационни коловоза, 2 от тях са приемно-отправни: първи (индустриален) с полезна дължина 879 м и втори главен с полезна дължина 762 м, другите 2 са маневрени: трети с полезна дължина 250 м и четвърти с полезна дължина 250 м, и три предпазни (глухи) коловоза. Гарата е разположена в права с преобладаващ наклон 0,00%. Използвани са стрелки 1:9-300. На територията на гарата има два перона с дължина 220 м, един пешеходен подлез, който ги свързва, и един жп мост. Приемното здание е от югозападната страна.

За гарата е разработен **Вариант 1**, при който в Източната гърловина се предвижда още един брой есово съединение от стрелки 1:18,5-1200. При това решение се запазват съществуващите полезни дължини на коловозите съответно 762 м и 879 м.

Смесен вариант, идентичен на проектното решение по вариант 1: предвижда се в Източната гърловина още един брой есово съединение от стрелки 1:18,5-1200. При това решение се запазват съществуващите полезни дължини на коловозите съответно 762 м и 879 м.

Участък Междугарие Ябълково – Димитровград: Съществуващото междугарие Ябълково - Димитровград е електрифицирана жп линия с дължина 11.4 км. В междугарието има 7 криви, проектната скорост в участъка е 160 км/ч. В междугарието има една спирка – Крум (ос приемно здание на км 224+554), пешеходен подлез, един перон с

дължина 220 м и приемно здание отдясно на съществуващият Път 1. В участъка има три пътни надлеза на км 220+312, км 221+983 и км 224,270 и три железопътни моста съответно на: км 221+700 с дължина 10 м; км 226+660 с дължина 7 м; км 228+970 с дължина 66 м. Контактната мрежа е разположена отдясно на железния път.

Предвижда се запазване на съществуващите параметри на кривите в план, както и наклоните и дължините в надлъжния профил на съществуващия Път 1.

По проект се предвижда изграждане на нов Път 2 отляво на Път 1 на 4.40 м и нов перон в ляво на съществуващия път на спирка Крум. Проектния Път 2 е продължение на коловоз 2 в гара Ябълково и коловоз 2 в гара Димитровград. Проектът не разглежда други варианти.

Смесен вариант, идентичен на проектното решение по изготвения проектен вариант. Проектът не разглежда други варианти.

Участък Гара Димитровград: Съществуващата гара Димитровград (ос приемно здание на км 232+345) е възелна участъкова гара с два обособени района по надлъжна схема – пътнически парк и товарен парк. В гарата се пресичат две направления: Михайлово-Подкова и Пловдив-Свиленград. Пътническият парк е с 7 приемно-отправни коловоза с полезна дължина от 250 м до 764 м. Товарният парк е с 3 главни коловоза, 5 приемно-отправни коловоза, 9 разпределителни коловоза, 2 изтеглителни коловоза, локомотивно депо, коловозна група за обслужване на местна товаро-разтоварна дейност. В западния край на гарата от северната страна има връзка към тягова подстанция, а от южната - връзка към индустриален клон за кариера. Също така в източния край на гарата има връзка към индустриален клон за химически комбинат. Гарата е разположена предимно в права, при източната гърловина на товарния парк е в крива. Проектната скорост за участъка е 160 км/ч. Гарата разполага с 4 перона: три с дължина 400 м и един с дължина 200 м. В гарата има изградени две пешеходни пасарелки, един пешеходен надлез, два пътни надлеза и един мост.

Съществуващото положение на гарата съответства на изискванията към проекта за удвояване и не са необходими проектни мероприятия по коловозното решение.

Участък Междугарие Димитровград – Нова Надежда: Съществуващото междугарие Димитровград - Нова Надежда е електрифицирана единична жп линия с дължина 9.7 км. В междугарието има 6 криви, проектната скорост в целия участък е 160 км/ч. В междугарието има една спирка – Черногорово на км 236+929 разположена във висок насип. Перона на спирката с дължина 100 м се намира отдясно на железния път. В междугарието има един пътен подлез на км 237+110 и един пътен надлез на км 238+604. Контактната мрежа е разположена отдясно на железния път. В почти целия участък съществуващият железен път е разположен относително в средата спрямо границите на имотите собственост на ДП НКЖИ.

По проект се предвижда запазване на съществуващите параметри на кривите в план, както и на наклоните и дължините в надлъжен профил. Проектира се изграждането на втори допълнителен перон и нов пешеходен подлез в спирка Черногорово.

Вариант 1 представлява удвояване на жп линията, чрез изграждане на Път 2 отляво на съществуващия Път 1. Новият Път 2 е продължение и изхожда от находящите

се също отляво 2-ри главен приемно-отправен коловоз (Път 2)(8-ми главен в товарния парк) в гара Димитровград и 2-ри главен приемно-отправен коловоз (Път 2) в гара Нова Надежда. При този вариант съществуващият Път 1 не се засяга, като изграждането на новият железен път ще се извършва от съответните втори главни коловози в гарите. По вариант 1 не се засяга съществуващ Път 1, съществуващата контактна мрежа и съществуващата част на спирка Черногорово.

Вариант 2 представлява удвояване на жп линията, чрез изграждане на нов път отляво на съществуващият Път 1. В двата края на междугарието съществуващият Път 1 се превключва към 2-ри главен приемно-отправен коловоз (8-ми главен в товарния парк) в гара Димитровград и 2-ри главен приемно-отправен коловоз в гара Нова Надежда. Новият път изхожда от 3-ти главен приемно-отправен коловоз (9-ти главен в товарния парк) в гара Димитровград и 1-ви главен приемно-отправен коловоз в гара Нова Надежда. По вариант 2 подобренията конфигурация позволява известно удължаване на гара Нова Надежда в северозападна посока, но засяга почти цялата съществуваща контактна мрежа.

Смесен вариант, идентичен на проектното решение по вариант 1: предвижда удвояване на жп линията, чрез изграждане на Път 2 отляво на съществуващия Път 1. Новият Път 2 е продължение и изхожда от находящите се също отляво 2-ри главен приемно-отправен коловоз (Път 2)(8-ми главен в товарния парк) в гара Димитровград и 2-ри главен приемно-отправен коловоз (Път 2) в гара Нова Надежда. При този вариант съществуващият Път 1 не се засяга, като изграждането на новият железен път ще се извършва от съответните втори главни коловози в гарите. По вариант 1 не се засяга съществуващ Път 1, съществуващата контактна мрежа и съществуващата част на спирка Черногорово.

Участък Гара Нова Надежда: Съществуващата гара Нова Надежда (ос приемно здание на км 244+483) е разменна гара с 2 коловоза. Това са 1-ви главен приемно-отправен коловоз (Път 1) с полезна дължина 790 м, 2-ри главен приемно-отправен коловоз (Път 2) с полезна дължина 738 м. Гарата е разположена изцяло в права и е с максимална проектна скорост 160 км/ч. Гарата разполага с 2 перона – единия с дължина 220 м, а другия 100 м. В гарата има изградени една пешеходна пасарелка и един пътен надлез.

Съществуващото положение съответства само частично на изискванията на проекта за удвояване при различните сценарии за целия обект. Двата проектни варианта предвиждат запазване на съществуващите наклони и дължини на елементите на надлъжните профили.

Проектният **Вариант 1** е когато се предвижда удвояване на следващото междугарие Нова Надежда – Симеоновград. Тогава съществуващото положение на гарата съответства на изискванията за удвояване, но е необходимо да се добави допълнителна връзка за преминаване между главните коловози във всяка от гърловините на гарата. Поради ограничените условия и за избягване на чувствително намаление на полезната дължина на коловозите вариантът предвижда изпълнение на двойно (бретелно) коловозно съединение в северозападната и югоизточната гърловини на гарата. В този вариант се променя полезната дължина на 1-ви главен приемно-отправен коловоз (Път 1) на 738 м. Вариантът предвижда минимална реконструкция, но не съответства при сценарий за удвояване със запазване на междугарие Нова Надежда - Симеоновград като единично.

Вариант 2 е когато се предвижда запазване на следващото междугарие Нова Надежда - Симеоновград като единична жп линия. Тогава съществуващото положение на гарата не отговаря на изискванията за удвояване и е необходима реконструкция. При този вариант се проектира гара Нова Надежда да бъде с 3 приемно-отправни коловоза. Това са 1-ви главен приемно-отправен коловоз (Път 1) с полезна дължина 799 м, 2-ри главен приемно-отправен коловоз (Път 2) с полезната дължина 750 м, 3-ти приемно-отправен коловоз с полезната дължина 722 м. Запазват се съществуващите съоръжения в гарата – приемно здание, пешеходна пасарелка. Единият перон с дължина 100 м се разширява и удължава до 220 м. Вариантът предвижда повишена пропускателна способност, но налага голяма реконструкция и свързано с още по-голяма реконструкция на междугарие Нова Надежда – Симеоновград.

Смесен вариант, идентичен на съществуващото положение, като се запази удвояване на съществуващата схема на гарата: Съществуващата гара Нова Надежда (ос приемно здание на км 244+483) е разменна гара с 2 коловоза. Това са 1-ви главен приемно-отправен коловоз (Път 1) с полезна дължина 790 м, 2-ри главен приемно-отправен коловоз (Път 2) с полезна дължина 738 м. Гарата е разположена изцяло в права и е с максимална проектна скорост 160 км/ч. Гарата разполага с 2 перона – единия с дължина 220 м, а другия 100 м. В гарата има изградени една пешеходна пасарелка и един пътен надлез.

Участък Междугарие Нова Надежда - Симеоновград: Съществуващото междугарие Нова Надежда - Симеоновград е единична електрифицирана жп линия с дължина 9 км и проектна скорост 160 км/ч. Изключение прави хоризонталната крива пред входната гърловина на гара Симеоновград, която е с проектна скорост 130 км/ч. Съществуващото горно строене се състои от релси тип 60 кг/м на стоманобетониви траверси с еластично скрепление.

В междугарието има една жп спирка – Константиново, с перон с дължина 100 м разположен от дясно спрямо нарастващият километраж. В участъка има две мостови съоръжения, като те са на км 254+030 и км 254+455, с дължини от 62 м и 64 м. Трасето на съществуващата жп линия се доближава до р. Марица в няколко зони, като в тези зони съществуващите откоси са укрепени срещу ерозионното въздействие на високите води на реката. Също така в участъка линията се доближава до републикански път III-8007 от км 252+200 до км 253+450, а на км 253+883 жп линията се пресича на две нива с републикански път II-503. Пътното съоръжение представлява мост над река Марица, като в последния му отвор преминава жп линията.

За участъка са изготвени три проектни варианта. За първи и втори вариант удвояването в участъка ще бъде от лявата страна на съществуващото трасе. Новият коловоз ще следва геометрията на съществуващия. Минималното междуколовозно разстояние ще бъде 4,40 м. Минималният радиус на хоризонтална крива е $R = 1400$ м с преходни криви с дължина 240 м за скорост 160 км/ч и $R = 850$ м с преходни криви с дължина 156 м за скорост 130 км/ч.

Предложеното нивелетно решение е на базата на ексекутивната документация предоставена от ДП НКЖИ. Нивелетата на новия Път 2 повтаря решението в профил на съществуващата жп линия. Максималният наклон в междугарието Нова Надежда (от км 249+000) – Симеоновград е 9,00 ‰ слизащ с дължина на нивелетното рамо 500 м. Вертикалните криви са с минимален радиус 15000 м съгласно чл. 40 ал. 2.

Във вариант 1 при пресичането на път П-503 новия коловоз отстои от съществуващия стълб на моста (надлеза) на 2.55 м. В зоната на мостовете на км 254+030 и км 254+456 новата линия е отдалечена на междуколовозно разстояние минимум 9.00 м за осигуряване изграждането на бъдещите съоръжения без да се засягат съществуващите мостове. При спирка Константиново се предвижда изграждането на нов перон с дължина 100 м. Достъпът на пътници до новия перон ще се осъществи чрез нов пешеходен надлез. На км 254+660 съществуващия пешеходен надлез ще бъде заменен с нов. По вариант 1 не се прекъсва влаковото движение; - контактната мрежа в междугарието няма да бъде реконструирана; - мостовете ще бъдат удвоени без или с минимални строителни мероприятия върху съществуващите съоръжения; - под пътния надлез трасето на новия коловоз ще преминава в един и същи отвор заедно със съществуващата жп линия; - съществуващият перон в спирката ще бъде запазен.

Вариант 2 се различава от Вариант 1 в участъка от км 252+780 до км 255+000, в който Път 2 (нов) се превключва в трасето на съществуващия коловоз, като преминава по трасето на съществуващата жп линия през мостовете на км 254+030 и км 254+456 и се включва в трети гаров коловоз. Същевременно Път 1 преминава по ново трасе от дясно на съществуващия коловоз на междуколовозно разстояние минимум 9.00 м, като се включва във втори гаров коловоз. Преминаването под път П-503 ще бъде от дясно съществуващата линия. По вариант 2 преминава в средата на последния отвор на съществуващия пътен надлез на км 253+883, което би облекчило съгласуването на премиването с АПИ. При реализация на вариант 2 превключването на новата жп линия в съществуващата ще изисква прекъсване на влаковото движение.

Смесен вариант, идентичен на проектното решение по вариант 1, удвояване в участъка от лявата страна на съществуващото трасе: при варианта пресичането на път П-503 новия коловоз отстои от съществуващия стълб на моста (надлеза) на 2.55 м. В зоната на мостовете на км 254+030 и км 254+456 новата линия е отдалечена на междуколовозно разстояние минимум 9.00 м за осигуряване изграждането на бъдещите съоръжения без да се засягат съществуващите мостове. При спирка Константиново се предвижда изграждането на нов перон с дължина 100 м. Достъпът на пътници до новия перон ще се осъществи чрез нов пешеходен надлез. На км 254+660 съществуващия пешеходен надлез ще бъде заменен с нов. По този вариант не се прекъсва влаковото движение; - контактната мрежа в междугарието няма да бъде реконструирана; - мостовете ще бъдат удвоени без или с минимални строителни мероприятия върху съществуващите съоръжения; - под пътния надлез трасето на новия коловоз ще преминава в един и същи отвор заедно със съществуващата жп линия; - съществуващият перон в спирката ще бъде запазен.

Участък Гара Симеоновград: Гара Симеоновград е възлова, разположена на първа жп линия между гара Нова Надежда и разделен пост (РП) Харманли-Запад (гара Любимец). Гарата е крайна гара за жп линия № 83 Нова Загора – Симеоновград. Ситуационно гарата е разположена в лява хоризонтална крива с $R = 1500$ м и преходни крива с дължина 224 м. Приемното здание на гарата се намира на км 255+466 от дясно на нарастващия километраж. Съществуващата гара е с шест приемно-отправни двустранно свързани електрифицирани коловоза.

Това са 1-ви коловоз с полезна дължина 750 м, 2-ри коловоз с полезна дължина 863 м, 3-ти коловоз с полезна дължина 864 м, 4-ти коловоз с полезна дължина 660 м, 5-ти коловоз с полезна дължина 580 м, 6-ти коловоз с полезна дължина 580 м, изтеглителен и

маневрен страна Пловдив с полезна дължина 250 м, разтоварищен и рампен с полезна дължина 280 м, предпазен страна Пловдив с полезна дължина 30 м, предпазен страна Харманли, който е продължение на 1-ви с полезна дължина 50 м и предпазен страна Харманли, продължение на 3-ти с полезна дължина 50 м. Проектната скорост по главния коловоз е 160 км/ч.

В гарата са изградени два перона, свързани с пешеходен надлез оборудван с асансьори. Пешеходният надлез осигурява безконфликтен маршрут на пътниците и лицата с намалена подвижност до пероните. *Освен това пасарелката служи и за връзка между двете жилищни зони разположени северно и южно от гаровата платформа.*

Първи перон е едностранен разположен пред приемно здание с дължина 220 м и широчина 5.00 м, като в района на пешеходния надлез се разширява до 10.25 м. Втори перон е двустранен, разположен между 3-ти и 4-ти коловози с дължина 220 м и с променлива широчина от 4.80 м до 8.30 м. Височината на двата перона е 0.55 м над глава релса, а отстоянието на перонните бордюри от ос коловоз – 1.75 м плюс допълнително разширение заради влиянието на кривата. На км 255+730 е разположен пътен подлез.

При **вариант 1** удвояването от лявата страна в междугарията Нова Надежда – Симеоновград и Симеоновград – Любимец ще наложи цялостна реконструкция на двете гърловини на гара Симеоновград. В гърловината страна Нова Надежда, бъдещия Път 2 се включва в трети коловоз като по този начин измества на север коловоза по направление Нова Загора. Това ще наложи изместване на съществуващия прелез на км 254+686. В гърловината страна Любимец, новият Път 2 ще доведе до промяна на разположението на стрелките, за да се осигури изграждането на предпазен коловоз, който да го охранява. Реконструкцията на двете гърловини няма да засегне пероните и пътния подлез в гарата. При този вариант на гарата полезните дължини на коловозите ще бъдат както следва – 760 м (1-ви), 883 м (2-ри), 952 м (3-ти), 740 м (4-ти), 653 м (5-ти) и 650 м (6-ти). По вариант 1 реконструкцията на гърловините може да се осъществи без прекъсване на движението на влаковете, с осигуряване на поне два коловоза в експлоатация; - запазват се пероните, пешеходния надлез и пътния подлез в гарата; - увеличават се полезните дължини на приемно-отправните коловози.

Ситуационното решение на **Вариант 2** наподобява това от Вариант 1. Както при Вариант 1, в гарата се запазват пероните, пешеходния надлез и пътния подлез. При този вариант на гарата коловозите ще бъдат със следните полезни дължини – 781 м (1-ви), 850 м (2-ри), 893 м (3-ти), 731 м (4-ти), 640 м (5-ти) и 640 (6-ти). По вариант 2 се запазват пероните, пешеходния надлез и пътния подлез в гарата; - увеличават се полезните дължини на приемно-отправните коловози. При реализация на вариант 2 поради спецификата на ситуационното решение в междугарията Нова Надежда – Симеоновград ще се наложи да има временни прекъсвания на влаковото движение.

С цел намаляване на разходите за реконструкция на гара Симеоновград е разработен вариант 4. В него във входната гърловина стрелки № 22 и № 24 са заменени с двустранна кръстовидна (английска) стрелка със номер 22/24. Използването на кръстовидната стрелка ще намали реконструкцията на гаровите коловози. По този начин при бъдещото строителство ще се осигури минимално времево прекъсване на движението по ремонтираните коловози.

Смесен вариант, идентичен на проектното решение по вариант 1: при този вариант удвояването от лявата страна в междугарията Нова Надежда – Симеоновград и Симеоновград – Любимец ще наложи цялостна реконструкция на двете гърловини на гара

Симеоновград. В гърловината страна Нова Надежда, бъдещия Път 2 се включва в трети коловоз като по този начин измества на север коловоза по направление Нова Загора. Това ще наложи изместване на съществуващия прелез на км 254+686. В гърловината страна Любимец, новият Път 2 ще доведе до промяна на разположението на стрелките, за да се осигури изграждането на предпазен коловоз, който да го охранява. Реконструкцията на двете гърловини няма да засегне пероните и пътния подлез в гарата. При този вариант на гарата полезните дължини на коловозите ще бъдат както следва – 760 м (1-ви), 883 м (2-ри), 952 м (3-ти), 740 м (4-ти), 653 м (5-ти) и 650 м (6-ти). По този вариант реконструкцията на гърловините може да се осъществи без прекъсване на движението на влаковете, с осигуряване на поне два коловоза в експлоатация; - запазват се пероните, пешеходния надлез и пътния подлез в гарата; - увеличават се полезните дължини на приемно-отправните коловози.

Участък Междугарие Симеоновград – Любимец: Съществуващата жп линия в участъка е единична електрифицирана с проектна скорост 160 км/ч. В междугарие Симеоновград – Любимец има две жп спирки – Преславец и Бисер. Перонът на спирка Преславец е с дължина 100 м, а на спирка Бисер е с дължина 220 м. Пероните на двете спирки са разположени от дясно спрямо нарастващия километраж. Освен двете спирки, в междугарието са разположени два Разделни поста – Харманли-Запад на км 266+532 и Харманли-изток на км 217+280 по съществуващия километраж. Разделните постове осигуряват свързването на гара Харманли с жп линията за скорост 160 км/ч. Проектната скорост на жп линията РП Харманли-Запад – гара Харманли – РП Харманли-изток е 80 км/ч.

В участъка разделен пост Харманли-Запад – гара Харманли – разделен пост Харманли-изток на км 1+857 е разположена спирка Харманли, перонът на спирката е с дължина 230 м. Ос приемно здание (ПЗ) на гара Харманли е на км 3+557. Гарата е с три двустранно свързани приемно-отправни коловоза и един глух коловоз като всички са електрифицирани и съответно с полезни дължини от 223 м (1-ви коловоз), 600 м (2-ри коловоз), 520 м (3-ти коловоз) и 335 м (2-ри глух коловоз). Пероните в гарата са два като първи перон е разположен пред ПЗ, а втори – между първи и втори коловоз. Първи перон е с дължина 75 м. Втори перон е с дължина 220 м. Перонът ще бъде едностранен с ширина 3 м, като ще обслужва пътниците от коловоз № 2 (главен коловоз). Връзката между втори перон и перона пред приемно здание се осъществява посредством две пешеходни мостчета, както и чрез рампата за лица с намалена подвижност, която служи за преодоляване на денивелацията от горен ръб перон до ниво пешеходно мостче.

В участъка Симеоновград – Любимец има девет мостови съоръжения като те са на км 260+111, км 260+456, км 261+568, км 262+193, км 263+473, км 264+780, км 265+136 – премоства АМ „Марица“, км 268+188, км 284+720 и с дължини съответно по 54 м, 92 м, 96.50 м, 194 м, 37.50 м, 54 м, 62 м, 90 м, и 52.15 м. В участъка РП Харманли-Запад – гара Харманли – РП Харманли-изток, моста с по-голяма дължина се намира на км 1+573 с дължина 70.80 м. Трасето на съществуващата жп линия се доближава до река Марица в зоната от км 271+100 до км 273+575. В тази зона съществуващите откоси са укрепени срещу ерозионното въздействие на високите води на реката.

За участъка са изготвени 2 проектни варианта като проектното решение за вариант 2 съвпада с това на вариант 1.

При **варианти 1 и 2** удвояването в участъка Симеоновград – Любимец ще бъде от лявата страна на съществуващото трасе. Новият коловоз ще следва геометрията на съществуващия. Минималното междуколовозно разстояние ще бъде 4.40 м. Минималният радиус на хоризонтална крива е $R = 1640$ м с преходни криви с дължина 224 м за скорост 160 км/ч. Максималният наклон в междугарието Симеоновград – Любимец: два наклона с 10,00 ‰ качващ и слизащ с дължина. В зоната на мостовете новата линия ще бъде отдалечена на междуколовозно разстояние минимум 9.00 м за осигуряване изграждането на бъдещите съоръжения без да се засягат съществуващите мостове. В двата разделни поста междуколовозното разстояние ще бъде 5.20 м, за да се осигури монтирането на новите стрелки. При спирка Преславец се предвижда изграждането на нов перон с дължина 100 м, а в спирка Бисер новия перон ще бъде с дължина 220 м. Достъпът на пътници до новия перон в двете спирки ще се осъществи чрез нови пешеходни надлези. При вариант 1 и 2 не се прекъсва влаковото движение; - контактната мрежа в междугарията няма да бъде реконструирана; - мостовете ще бъдат удвоени без или с минимални строителни мероприятия върху съществуващите съоръжения; - съществуващите перони в спирките ще бъдат запазени. Но преминаването над АМ „Марица“ може да създаде проблеми при съгласуването и строителството в участъка; - в зоната на сближаване на жп линията и река Марица ще се изградят нови укрепени откоси на насипите на удвоения коловоз.

Смесен вариант, идентичен на проектното решение по вариант 1: удвояването в участъка Симеоновград – Любимец ще бъде от лявата страна на съществуващото трасе. Новия коловоз ще следва геометрията на съществуващия. Минималното междуколовозно разстояние ще бъде 4.40 м. Минималният радиус на хоризонтална крива е $R = 1640$ м с преходни криви с дължина 224 м за скорост 160 км/ч. Максималният наклон в междугарието Симеоновград – Любимец: два наклона с 10,00 ‰ качващ и слизащ с дължина. В зоната на мостовете новата линия ще бъде отдалечена на междуколовозно разстояние минимум 9.00 м за осигуряване изграждането на бъдещите съоръжения без да се засягат съществуващите мостове. В двата разделни поста междуколовозното разстояние ще бъде 5.20 м, за да се осигури монтирането на новите стрелки. При спирка Преславец се предвижда изграждането на нов перон с дължина 100 м, а в спирка Бисер новия перон ще бъде с дължина 220 м. Достъпът на пътници до новия перон в двете спирки ще се осъществи чрез нови пешеходни надлези. И при този вариант не се прекъсва влаковото движение; - контактната мрежа в междугарията няма да бъде реконструирана; - мостовете ще бъдат удвоени без или с минимални строителни мероприятия върху съществуващите съоръжения; - съществуващите перони в спирките ще бъдат запазени. Но преминаването над АМ „Марица“ може да създаде проблеми при съгласуването и строителството в участъка; - в зоната на сближаване на жп линията и река Марица ще се изградят нови укрепени откоси на насипите на удвоения коловоз.

Участък Гара Любимец: Съществуващата гара Любимец (ос приемно здание на км 286+283) е междинна гара с 3 приемно отправни коловоза, маневрен и 2 гаражни коловоза. Това са 1-ви главен приемно-отправен коловоз (Път 2) с полезна дължина 750 м, 2-ри главен приемно-отправен коловоз (Път 1) с полезна дължина 600 м, 3-ти приемно-отправен коловоз с полезна дължина 528 м, 4-ти маневрен коловоз с полезна дължина 214 м, 1-ви глух(1Г) гаражен коловоз с полезна дължина 112 м, 2-ри глух(2Г) гаражен коловоз с полезна дължина 185 м. В южния край на 4-ти коловоз има връзка към индустриален

клон. В южната гърловина от 3-ти приемно-отправен коловоз има връзка към друг индустриален клон. Гарата е разположена изцяло в права и е с максимална проектна скорост 160 км/ч. Гарата е почти изцяло в наклон -1.5‰. Тя разполага с 2 перона с дължина 220 м. В гарата има изградени пешеходна пасарелка, пътен подлез и сграда.

Съществуващото положение на гарата съответства на изискванията на проекта за удвояване, но е необходимо да се добави допълнителна връзка за преминаване между главните коловози във всяка от гърловините на гарата. В северната гърловина това е проблемно да се направи, тъй като гарата е невъзможно да се развие на север поради кривата от междугарието. И при двата варианта се предвижда реконструкция на северната гърловина, която се състои в добавяне на втора есова връзка на главните коловози и съответно удължаване на юг, при което се скъсяват коловози и перон. Това скъсяване се компенсира с изместване на юг на южната гърловина. В нея също се добавя втора есова връзка на главните коловози. Скъсеният перон се удължава в южна посока. Предвижда се запазване на съществуващите наклони и дължини на елементите на надлъжните профили.

Вариант 1 е вариант на изместване на южната гърловина на юг, при който се измества съществуваща връзка с 3-ти приемно-отправен коловоз и индустриален клон (стрелки № 9 и № 11), с което се компенсира скъсяването и дори се подобрява полезната дължина на 2-ри главен коловоз. Полезните дължини на коловозите се изменят съответно - 1-ви 822 m, 2-ри 655 m, 3-ти 203 m (611 m до стрелка № 11).

Вариант 2 е вариант на изместване на южната гърловина на юг, при който отделянето на индустриалния клон от 3-ти приемно-отправен коловоз се осъществява напречно (паралелно). От стрелка на 3-ти приемно-отправен коловоз се отделя паралелно допълнителен коловоз за индустриалния клон. Същевременно 3-ти приемно-отправен коловоз се удължава до максимална възможност. Полезните дължини на коловозите се изменят съответно - 1-ви 794 m, 2-ри 757 m, 3-ти 203 m (490 m до стрелка № 11).

Смесен вариант, идентичен на проектното решение по вариант 2: предвижда изместване на южната гърловина на юг, при който отделянето на индустриалния клон от 3-ти приемно-отправен коловоз се осъществява напречно (паралелно). От стрелка на 3-ти приемно-отправен коловоз се отделя паралелно допълнителен коловоз за индустриалния клон. Същевременно 3-ти приемно-отправен коловоз се удължава до максимална възможност. Полезните дължини на коловозите се изменят съответно - 1-ви 794 m, 2-ри 757 m, 3-ти 203 m (490 m до стрелка № 11).

Участък Междугарие Любимец – Свиленград: Съществуващото междугарие Любимец - Свиленград е електрифицирана единична жп линия с дължина 8.5 км. В междугарието има 3 криви, проектната скорост в целия участък е 160 км/ч.

В междугарието няма спирки. В участъка има 2 пътни надлеза на км 288+222 и км 294+977. Също така са изградени 3 стоманобетонни моста – над Белишка река на км 288+713, над Лозенска река на км 291+557, над Сива река на км 293+901. Контактната мрежа е разположена отдясно на железния път. В по-голямата част на участъка съществуващият железен път е разположен относително в средата спрямо границите на имотите собственост на ДП НКЖИ.

Проекта предвижда запазване на съществуващите параметри на кривите, наклоните и дължините в надлъжен профил.

Вариант 1 представлява удвояване на жп линията, чрез изграждане на Път 2 отляво на съществуващия Път 1. Новият Път 2 е продължение и изхожда от находящите се също отляво 1-ви главен приемно-отправен коловоз (Път 2) в гара Любимец и 2-ри главен приемно-отправен коловоз (Път 2) (7-ми главен в задържащата гара) в гара Свиленград. При този вариант съществуващият Път 1 не се засяга, като изграждането на новият железен път ще се извършва от съответните втори главни коловози в гарите. При вариант 1 не се засяга съществуващ Път 1; - не се засяга съществуващата контактна мрежа; - не се засягат съществуващите мостове.

Вариант 2 представлява удвояване на жп линията, чрез изграждане на нов път отдясно на съществуващият Път 1. В двата края на междугарието съществуващият Път 1 се превключва към 1-ви главен приемно-отправен коловоз в гара Любимец и 2-ти главен приемно-отправен коловоз (7-ми главен в задържащата гара) в гара Свиленград. Новият път изхожда от 2-ри главен приемно-отправен коловоз в гара Любимец и 3-ти главен приемно-отправен коловоз (8-ми главен в задържащата гара) в гара Свиленград. При вариант 2 се засяга съществуващ Път 1; - засяга се почти цялата съществуваща контактна мрежа; - реконструкция на съществуващ мост над Белишка река; - стеснени условия при част от корекцията на Сива река.

Смесен вариант, идентичен на проектното решение по вариант 1: предвижда удвояване на жп линията, чрез изграждане на Път 2 отляво на съществуващия Път 1. Новият Път 2 е продължение и изхожда от находящите се също отляво 1-ви главен приемно-отправен коловоз (Път 2) в гара Любимец и 2-ри главен приемно-отправен коловоз (Път 2) (7-ми главен в задържащата гара) в гара Свиленград. При този вариант съществуващият Път 1 не се засяга, като изграждането на новият железен път ще се извършва от съответните втори главни коловози в гарите. При този вариант не се засяга съществуващ Път 1; - не се засяга съществуващата контактна мрежа; - не се засягат съществуващите мостове.

Участък Гара Свиленград: Съществуващата гара Свиленград (ос приемно здание на км 296+792) е гранична възелна участъкова гара с 3 обособени района по надлъжна схема - пътническа гара/парк, задържаща (товарна) гара/парк, локомотивно депо/екипировъчен пункт и товаро-разтоварна група. Пътническата гара е с 6 приемно-отправни коловоза: 1-ви приемно-отправен коловоз с полезна дължина 795 м, 2-ри главен приемно-отправен коловоз по направление Турция с полезна дължина 822 м, 3-ти главен приемно-отправен коловоз по направление Турция с полезна дължина 920 м, 4-ти приемно-отправен коловоз с полезна дължина 730 м явяващ се и главен към направление Гърция, 5-ти приемно-отправен коловоз с полезна дължина 560 м, 6-ти приемно-отправен коловоз с полезна дължина 283 м. Надлъжно пред (по посока растящ километраж) пътническата гара е задържащата гара. Гарата е с 2 главни коловоза, 4 приемно-отправни коловоза и 1 товаро-разтоварен коловоз, явяващ се и коловоз за дезинфекция. Напречно на пътническата гара от северозападна страна под ъгъл се разполага локомотивно депо/екипировъчен пункт и товаро-разтоварната коловозна група. Пак от срещуположната страна на приемно здание от 6-ти коловоз на пътническата гара има връзки към индустриален клон петролна база. От страна на приемното здание от 1-ви коловоз на пътническата гара има връзка към коловози обслужващи опорния пункт. В началото на гарата (респективно на задържащата гара) по растящ километраж (северозападен край) изхожда връзка към дежурен пункт Свиленград. Гарата е разположена предимно в права.

При пътническата гара след пероните (по посока растящ километраж) е в крива с дължина около 80 м. Проектната скорост за участъка е 160 км/ч. Гарата е с наклон -1.35‰ в задържащата гара, хоризонтала и наклон -1.5‰ в пътническата и 4.04‰ в югоизточната гърловина. Гарата разполага с 2 перона с дължина 400 м и 1 с дължина 107 м. В гарата има изградени пешеходна пасарелка, стоманобетонен мост над Мезешка река, сгради и съоръжения (стационарна рентгенова система и др.) обслужващи агенция Митници. Допълнително гарата е екипирана с рамка за външна дезинфекция и радиационен портален монитор.

Съществуващото положение на гарата съответства на изискванията на проекта за удвояване, но е необходимо да се добави допълнителна връзка за преминаване между главните коловози. Двата проектни варианта предвиждат запазване на съществуващите наклони и дължини на елементите на надлъжните профили.

Вариант 1 е при сценарии, в които се предвижда удвояване на междугарията от двете страни на гарата. При него допълнителната връзка се добавя във всяка от гърловините на гарата. В югоизточната гърловина това е проблемно да се направи, тъй като гарата се скъсява за да се освободи място за междугарията при удвояване, което е силно ограничено от стационарната рентгенова система. За избягване на чувствително намаление на полезната дължина на коловозите вариантът предвижда изпълнение на двойно (бретелно) коловозно съединение, като полезните дължини на коловозите се изменят съответно - 1-ви 734 м, 2-ри 761 м, 3-ти 814 м, 4-ти 617 м, 5-ти 448 м, 6-ти 171 м. Вариант 1 осигурява изпълнение на удвояването на следващото междугарие Свиленград-турска граница.

Вариант 2 е при сценарий, в който се предвижда запазване на следващото междугарие Свиленград - Генералово като единична жп линия. При този вариант допълнителната връзка се добавя само в северозападната гърловина на гарата. Вариант 2 не е възможен при сценарии на удвояване на следващото междугарие Свиленград-турска граница. Този вариант не е възможен при сценарии на удвояване на следващото междугарие Свиленград-турска граница.

Смесен вариант: вариантът разглежда допълнителна връзка в югоизточната гърловина (страна Турция), която се добавя след първата крива от междугарията или в началото на първата права от междугарията (намираща се непосредствено след отделянето на трасето към гръцка граница). По този начин се избягва скъсяването на гарата, намалява се обема на реконструкцията на югоизточната гърловина и се облекчава решението за трасе на новия втори коловоз (Път 2) до новата допълнителна есова връзка. Изменят се полезните дължини само на 1-ви и 2-ри коловози – съответно на 763m и на 817 m. Вариантът осигурява изпълнение на удвояването на следващото междугарие Свиленград-турска граница, есови връзки на главните коловози и по-малка реконструкция отколкото при вариант 1.

Участък Междугарие Свиленград – Турска граница: Съществуващото междугарие Свиленград – Турска граница е електрифицирана жп линия с дължина 17.9 км. В междугарията има 13 криви с обща дължина, проектната скорост в участъка е 160 км/ч с изключение на първата и последните две хоризонтални криви в участъка – 130 км/ч. В участъка има 3 пътни надлеза на км 298+478, км 309+544, км 314+625 и 13 железопътни моста един от които премества река Марица на км 301+600 с дължина 400 м, а останалите са по-къси с дължини от 8 м, 15 м, 30 м и 70 м.

Вариант 1: Новият проектен Път 2 е продължение на коловоз 2 в гара Свиленград. Първата крива след гарата е сложна крива с която Път 2 се отдалечава от съществуващия Път 1 с цел запазване на стационарната рентгенова система в изходната гърловина на гара Свиленград. На км 298+487 под пътния надлез Път 2 минава отляво на 15.42 м, където се проектира нова подпорна стена на пътния надлез. Удвояването се измества от дясната страна на железния път след трета крива на съществуващия път. Проектира се нов мост над река Марица отдясно на съществуващия, където двата пътя са на 14 м. Удвояването постепенно се връща отляво след пета крива на Път 1. Проектира се изграждане на още 3 моста отляво на съществуващите на км 304+779, км 308+593 и км 314+300. На местата на 3-те моста проектния Път 2 се отдалечава от съществуващия Път 1. Предвижда се демонтаж на пасарелката на км 309+602. Последната крива на Път 2 е сложна крива, като по нейната дължина двата пътя се доближават на 4.10 м. Предвижда се поставянето на нова S връзка със стрелки 1:9-300 в последната права на жп линията. По вариант 1 се удвоява участъка до границата, скоростта на проектния Път 2 е същата като на съществуващия Път 1 и се запазва шумозаглушителната стена до Свиленград. Реконструкция на шумозаглушителната стена до село Капитан Андреево.

При Вариант 2 вместо сложна крива в началото на участъка се използват две последователни криви с по-лоши параметри с проектна скорост 120 км/ч. По дължината им проектния Път I е по-близо до съществуващия но отново се запазва стационарната рентгенова система в изходната гърловина на гара Свиленград. Преминаването под пътния надлез на км 298+487 е както при вариант 1 но на разстояние 12.19 м. Отново се проектира подпорна стена на пътния надлез. Премостването над р. Марица е с нов мост с дължина 400 м отляво на съществуващият. Проектират се още 3 нови моста аналогично на вариант 1. Удвояването се измества отдясно на съществуващия път и се връща отляво. Радиусът на последната крива от съществуващия Път I се увеличава и оста пътя се измества в дясно с цел минаване под подлеза на автомагистрала „Марица“. Предвижда се поставянето на нова S връзка със стрелки в последната права на жп линията. По вариант 2 отчужденията в началото на участъка са по-малки, запазва се пасарелката на км 309+602 и се запазва шумозаглушителната стена до село Капитан Андреево.

Смесен вариант, идентичен на проектното решение по вариант 1 с две изключения в началото и края на участъка: Новият проектен Път 2 е продължение на коловоз 2 в гара Свиленград. Първата крива след гарата е сложна крива с която Път 2 се отдалечава от съществуващия Път 1 с цел запазване на стационарната рентгенова система в изходната гърловина на гара Свиленград. На км 298+487 под пътния надлез Път 2 минава отляво на 15.42 м, където се проектира нова подпорна стена на пътния надлез. Удвояването се измества от дясната страна на железния път след трета крива на съществуващия път. Проектира се нов мост над река Марица отдясно на съществуващия, където двата пътя са на 14 м. Удвояването постепенно се връща отляво след пета крива на Път 1. Проектира се изграждане на още 3 моста отляво на съществуващите на км 304+779, км 308+593 и км 314+300. На местата на 3-те моста проектния Път 2 се отдалечава от съществуващия Път 1. Предвижда се демонтаж на пасарелката на км 309+602. Последната крива на Път 2 е сложна крива, като по нейната дължина двата пътя се доближават на 4.10 м. Предвижда се поставянето на нова S връзка със стрелки 1:9-300 в последната права на жп линията. По този вариант се удвоява участъка до границата, скоростта на проектния Път 2 е същата като на съществуващия Път 1 и се запазва шумозаглушителната стена до Свиленград. Реконструкция на шумозаглушителната стена до село Капитан Андреево.

Вариантът предвижда изключения на решенията по Вариант 1 в началото и края на участъка, както следва:

a) При излизане от гара Свиленград кривата така е решена, че да се запазят ренгеновите устройства, преминаване на път 2 в северния отвор на пътния надлез и изнасяне на едната есова връзка след кривата, страна Турска граница.

b) Преди да пресече Турската граница път 2 се предвижда на 8.32 м от съществуващия коловоз. Предвидения ес при 1-ви вариант отпада, тъй като не е необходим разделен пост, по причина на заложеното удвояване до гара Къпъкуле. Техническите решения по т. b) са съгласувани с представители на Турската ж.п. администрация.

Предварителните проучвания отчитат спецификата на вече изградените съоръжения (мостове, надлези, подлези и пешеходни надлези), както по отношение на съществуващата ширина на мостовете, така и по отношение на фундирането. Проектът предвижда, при удвояване на жп линията, удължаване на съществуващите водостоци, прокари и някои селскостопански подлези. Предвижда се изграждане на мостови съоръжения за новия Път 2.

Проектът предвижда реконструкция на гарите, реконструкция на разделен пост и тяговите подстанции. Пешеходните надлези и подлези в района на гарите не изискват промени, понеже в тях коловозите са проектирани и изградени при отчитане на удвояването.

Контактната система се проектира и изгражда така, че нейните опорни и носещи конструкции в прави и криви да бъдат извън очертаванията на строителния габарит 1-СМ 2, включително надстройката за електрифицирани жп линии със съответните техни увеличения и измествания в криви с различни радиуси и надвишения на външната релса в двете посоки напречно на пътя. Контактната мрежа (изграждане на нова контактна мрежа) се проектира и ще се изпълнява с еквипотенциални, регулируеми по дължина струни и пасивна защита против гнездене на птици. Контактната мрежа на главните коловози в гарите, предвидени за транзитно преминаване на влаковете със скорост $V_{пр.}=160$ км/ч, ще бъде окачена самостоятелно, на еднопътни конзоли.

Техническите параметри на съществуващата железопътна инфраструктура по сигнализация са: автоблокировка с броячи на оси за целия участък; МКЦ /Маршрутно компютърни централизации/ на всички гари; ERTMS/ETCS за целия участък. Предварителните проучвания включват адаптиране/надграждане на съществуващите системите за сигнализация, включително системата ERTMS изградени в участъка от гара Крумово до Свиленград – Турска граница, във връзка с удвояване на железопътния участък Крумово – Свиленград – Турска граница.

В участъка Пловдив – Свиленград – Турска граница – Гръцка граница е изградена система за дистанционно управление на разединителите, тяговите подстанции и секционни постове, система SCADA. Проектът предвижда: Адаптиране и надграждане на съществуващата система SCADA, така че да бъде изградено адекватно решение на удвояването на железопътното трасе; Включване на нови секции след удвояване на трасето; Включване към SCADA към подсистема за мониторинг разположена в гара София; Включване на SCADA системата в нови оптичен кабел; Изграждане на модерна киберзащита на SCADA системата, съответна на текущите в момента стандарти за компютърна сигурност

Проучването включва проектирането на нов оптичен кабел – предназначен за монтиране изцяло подземно в изградена канална мрежа разположена в сервитутната ивица на ДП НКЖИ, в защитни HDPE тръби покрай железопътната линия.

В някои участъци съществуващият железен път е изразено разположен в лявата (по растящия километраж) част на имотите собственост на ДП НКЖИ. За реализацията на проекта „Удвояване на участъци от жп линията Крумово – Свиленград – Турска граница“ възниква необходимост от отчуждаване на допълнителни терени за изграждане на новия Път 2, вляво и/или вдясно спрямо съществуващия Път 1 по посока растящ километраж, с обща площ: Сценарий I/вариант 1 – около 430 084 кв. м, Сценарий II/вариант 2 – около 414 334 кв. м и Смесен сценарий/Смесен вариант – около 431 022 кв. м.

Предвидени са изкопни работи с дълбочина от 1 до 14 м.

Проектът предвижда изграждане на насипи с височина от 2 до 12 м.

За изграждане на новия железен Път 2 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 „Удвояване на участъци от жп линията Крумово-Свиленград-Турска граница“, важна железопътна линия с национално и международно значение и потребност, чрез която се осъществява връзката с Република Турция и железопътна линия Калотина - запад (държавна граница с Република Сърбия) – София – Пловдив – Димитровград – Свиленград (държавни граници с Република Гърция и Република Турция).

Инвестиционното предложение е във връзка с разработени през 2021 – 2022 год. Предварителни проучвания за „Удвояване на участъци от жп линията Крумово – Свиленград – Турска граница“, които включват три основни алтернативи/варианта, т.н. Сценарии за удвояване на съществуващата жп линия и развитие и оптимизация за всяка гара и междугарие.

Инвестиционното предложение за удвояване на участъци от жп линията Пловдив – Свиленград, като част от Първа железопътна линия (от категория „железопътна магистрала“), е във връзка с увеличаване на пропускателната способност/капацитета на жп линията и запазване на постигнатите параметри на железния път за осигуряване на проектна скорост 160 км/ч.

Инвестиционният проект за „Удвояване на участъци от жп линията Крумово – Свиленград – Турска граница“ е във връзка с Проекта за оптимизиране на трасето на жп линия „Пловдив – турска/гръцка граница“ за 160 км/ч, обявен за обект с национално значение с Решение № 687 от 25.08.2004 г. на Министерски съвет на Република България.

Проектът „Удвояване на участъци от жп линията Крумово – Свиленград – Турска граница“ е предвиден за финансиране по Механизъм за свързаност на Европа (МСЕ). С

реализиране на инвестиционния проект за удвояване на участъци от жп линията *Крумово – Свиленград – Турска граница*, ще се увеличи капацитета на жп линията за поемане на нарастващия трафик и привличане на повече международни товари и развитие на пътническите превози по железница.

При необходимост от изместване на участъци от мрежите и съоръженията на техническата инфраструктура, засегната при проектирането и изграждането на жп 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 „Удвояване на участъци от жп линията Крумово – Свиленград – Турска граница“, 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 ще бъдат разработени Подробни устройствени планове – парцеларни планове (ПУП-ПП), по реда на ЗУТ, като предстои тяхното одобряване. За обекта „Удвояване на участъци от жп линията Крумово – Свиленград – Турска граница“ компетентен орган за възлагане и одобряване на проектите на ПУП 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 проектите на ПУП 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 обекта „Удвояване на участъци от жп линията Крумово – Свиленград – Турска граница“ 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 железопътен участък Крумово – Свиленград – Турска граница е министърът на регионалното развитие и благоустройството.

За реконструкция на съоръжения (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, също е наложително издаване съответно на разрешително за водоземане 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 „Удвояване на участъци от жп линията Крумово – Свиленград – Турска граница“ е директорът на Басейнова дирекция за управление на водите „Източнобеломорски район“ – Пловдив.

Железопътната линия Крумово – Свиленград – Турска граница следва 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.

Постигането на оперативна съвместимост на инфраструктурата за конвенционална железопътна мрежа за следните:

- ТСОС „Инфраструктура“ - Регламент (ЕС) № 1299/2014;
- ТСОС „Достъпността на железопътната система на Съюза за лица с увреждания и лица с намалена подвижност“;
- ТСОС „Енергия“ за структурна подсистема „Енергия“ по смисъла на директива 2008/57/ЕО;
- ТСОС „Контрол, управление и сигнализация“ на железопътната система в Европейския съюз (Регламент 2016/919), съгласно Регламент (ЕС) 2016/919 на Комисията от 27 май 2016 година, на база на която се изготвя доклад и се издава междинен ЕО сертификат (декларация);

Инвестиционното предложение за „Удвояване на участъци от жп линията Крумово-Свиленград-Турска граница“ не е във връзка с други утвърдени устройствени и застроителни планове.

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

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

4. Местоположение

(населено място, община, квартал, поземлен имот, като за линейни обекти се посочват засегнатите общини/райони/кметства, географски координати или правоъгълни проекционни UTM координати в 35 зона в БГС2005, собственост, близост до или засягане на елементи на Националната екологична мрежа (НЕМ), обекти, подлежащи на здравна защита, и територии за опазване на обектите на културното наследство, очаквано трансгранично въздействие, схема на нова или промяна на съществуваща пътна инфраструктура)

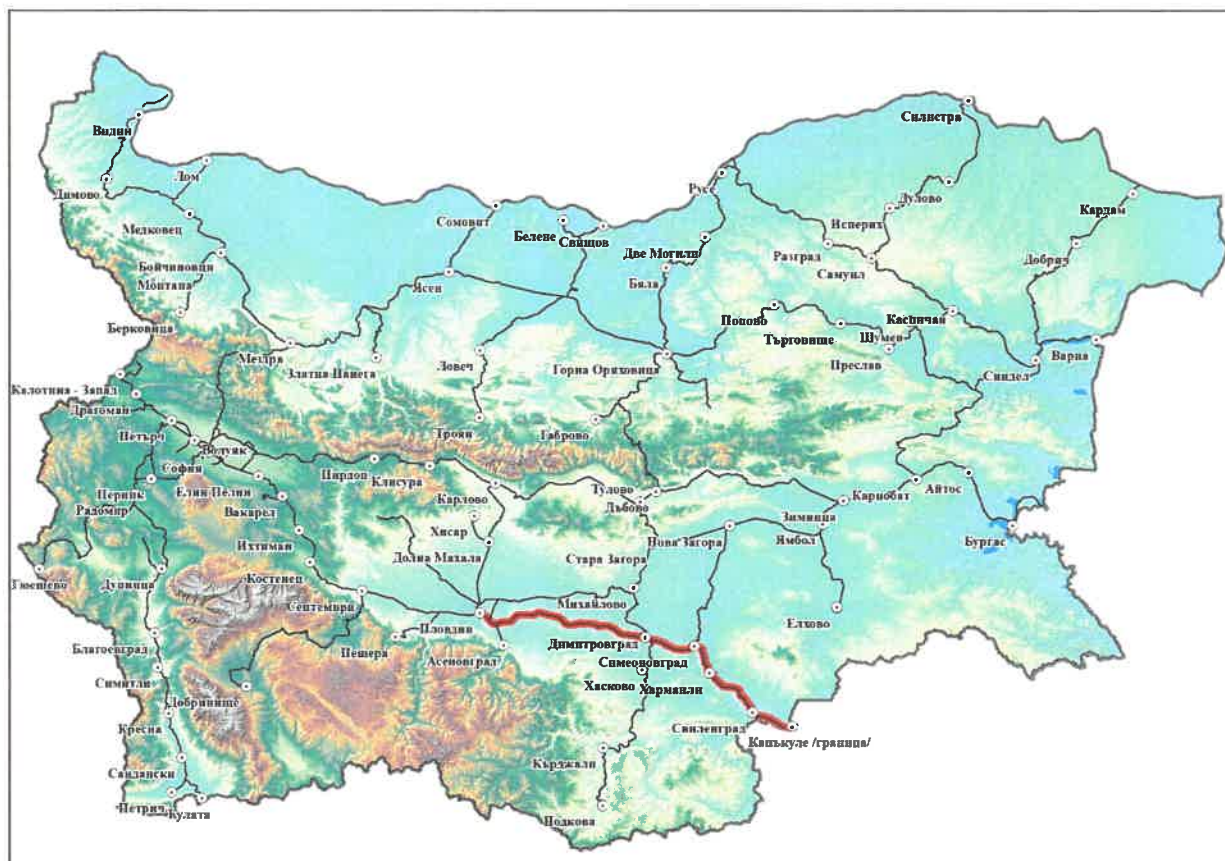
Във физикогеографско отношение районът на трасето за реализиране на инвестиционния проект: „Удвояване на участъци от жп линията Крумово-Свиленград-Турска граница“ се намира в централната и югоизточната част на Южна България.

Проектните варианти за цялостно удвояване на жп линията попадат в землищата на общини Родопи, Садово и Първомай от област Пловдив и общини Димитровград, Хасково, Симеоновград, Харманли, Любимец и Свиленград от област Хасково.

Железопътното трасе на проектите варианти за удвояване на железопътен участък Крумово-Свиленград-Турска граница преминава през землищата на следните населени места:

- с. Крумово и с. Ягодово, община Родопи;
- с. Катунца, с. Караджово, с. Кочево, гр. Садово, с. Чешнегирово, с. Богданица, с. Селци, с. Поповица и с. Милево, община Садово;

- с. Веница, кв. Дебър и кв. Любеново на гр. Първомай, гр. Първомай и с. Караджалово, община Първомай;
- с. Скобелево, с. Сталево, с. Ябълково, с. Крум, с. Добрич, гр. Димитровград и с. Черногорово, община Димитровград;
- с. Нова Надежда, община Хасково;
- с. Константиново и гр. Симеоновград, община Симеоновград;
- с. Преславец, гр. Харманли, с. Рогозиново и с. Бисер, община Харманли;
- гр. Любимец, община Любимец;
- с. Сива река, гр. Свиленград, с. Генералово и с. Капитан Андреево, община Свиленград.



Местоположение на инвестиционното предложение

Отстояния до населени места, жилищни зони и обекти, подлежащи на здравна защита и промишлени зони, в близост до които преминава трасето на жп линията:

- Междугарие Крумово – Катунца – с. Ягодово на север на разстояние от 20 м до 40 м.
- Междугарие Поповица – Първомай – с. Поповица – с. Поповица на юг на разстояние от 17 м до 40 м, с. Веница на север на разстояние 130 м, промишлена зона на с. Поповица на север на разстояние от 17 м.
- Междугарие Първомай – Караджалово – гр. Първомай на север на разстояние от 13 м до 40 м, с. Караджалово на юг на разстояние от 175 м. промишлена зона на с. Караджалово на юг на разстояние от 100 м.
- Междугарие Караджалово – Ябълково – с. Скобелево на север и на юг на разстояние от 5 м до 40 м.

- Междугарие Ябълково – Димитровград – с. Ябълково на североизток и югозапад на разстояние от 45 м до 70 м, промишлена зона на с. Ябълково на югозапад на разстояние от 30 м, с. Крум на юг на разстояние от 60 м, гр. Димитровград на юг на разстояние от 70 м, гр. Димитровград на североизток НЕОХИМ АД на разстояние от 100 м.
- Междугарие Димитровград – Нова Надежда – с. Нова Надежда на югозапад на разстояние от 20 м и на североизток на разстояние от 40 м.
- Междугарие Нова Надежда – Симеоновград – гр. Симеоновград на север и юг на разстояние от 25 м до 100 м.
- Междугарие Симеоновград – Любимец – с. Преславец на запад на разстояние от 105 м, гр. Харманли на запад, югозапад и изток промишлени зони на разстояние от 15 м до 60 м, с. Бисер на юг на разстояние от 25 м.
- Междугарие Любимец – Свиленград – гр. Любимец на изток на разстояние от 15 м до 40 м, гр. Любимец промишлена зона на запад на разстояние от 25 м до 50 м.
- Междугарие Свиленград – Турска граница – гр. Свиленград на север на разстояние от 120 м и на североизток на разстояние от 20 м, с. Генералово на югозапад на разстояние от 135 м, с. Капитан Андреево на север на разстояние от 20 м.

Прилагаме ситуация на проектните трасета - Сценарий I/вариант 1, Сценарий II/вариант 2 и Смесен сценарий/Смесен вариант, за „Удвояване на участъци от жп линията Крумово – Свиленград – Турска граница“ (на хартиен и електронен носител) и координатен регистър (на дигитален носител) на трасетата.

При реализация на инвестиционното предложение няма да се променя съществуващата пътна инфраструктура в района. Инвестиционното предложение предвижда изграждане на нови паркинги за МПС към някои приемни здания. При строителството и достъп до съоръженията на жп линията ще се използват пътищата от общинската и републиканска пътна мрежа.

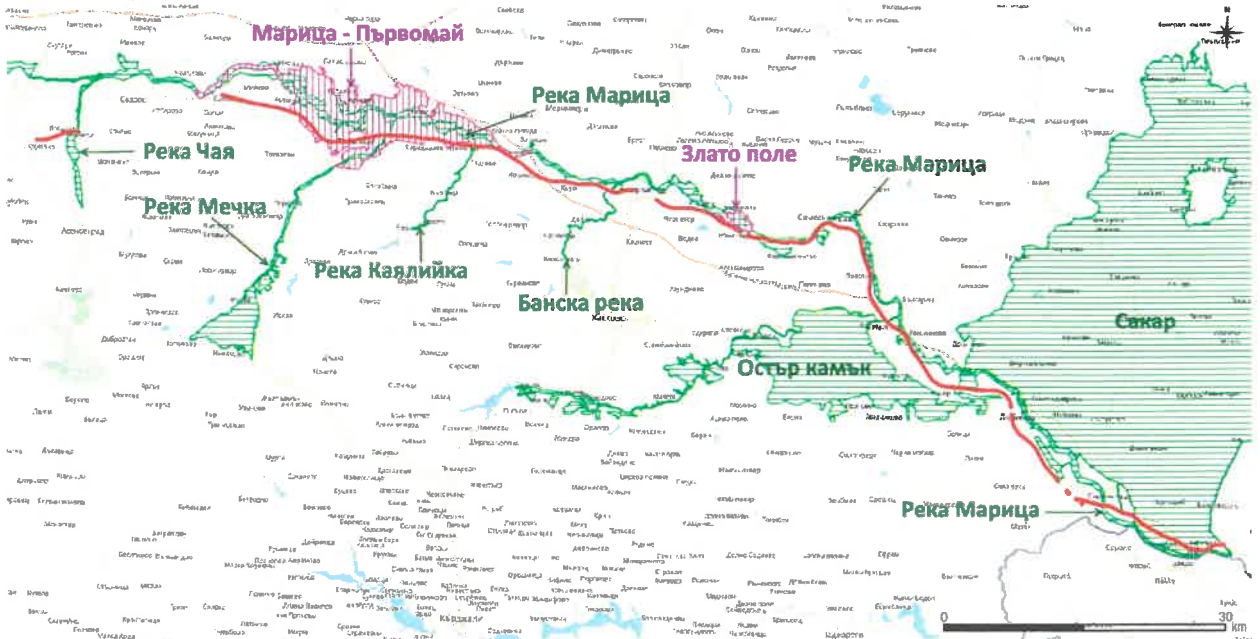
Проектът не предвижда изграждане на нови надлези и подлези при пресичания с пътища от републиканската пътна мрежа.

Инвестиционното предложение предвижда реконструкция на някои пешеходни подлези за безпроблемно придвижване на лица с намалена подвижност. Предвижда се изграждане на нови перони и нови пешеходни надлези/подлези в съществуващи спирки. Проектът предвижда реконструкция на разделен пост Поповица в гара. Предвижда се реконструкция на тягови подстанции.

Части от инвестиционното предложение ще се реализират в границите на следните защитени зони (ЗЗ) по смисъла на Закона за биологичното разнообразие (Фигура № 4-1):

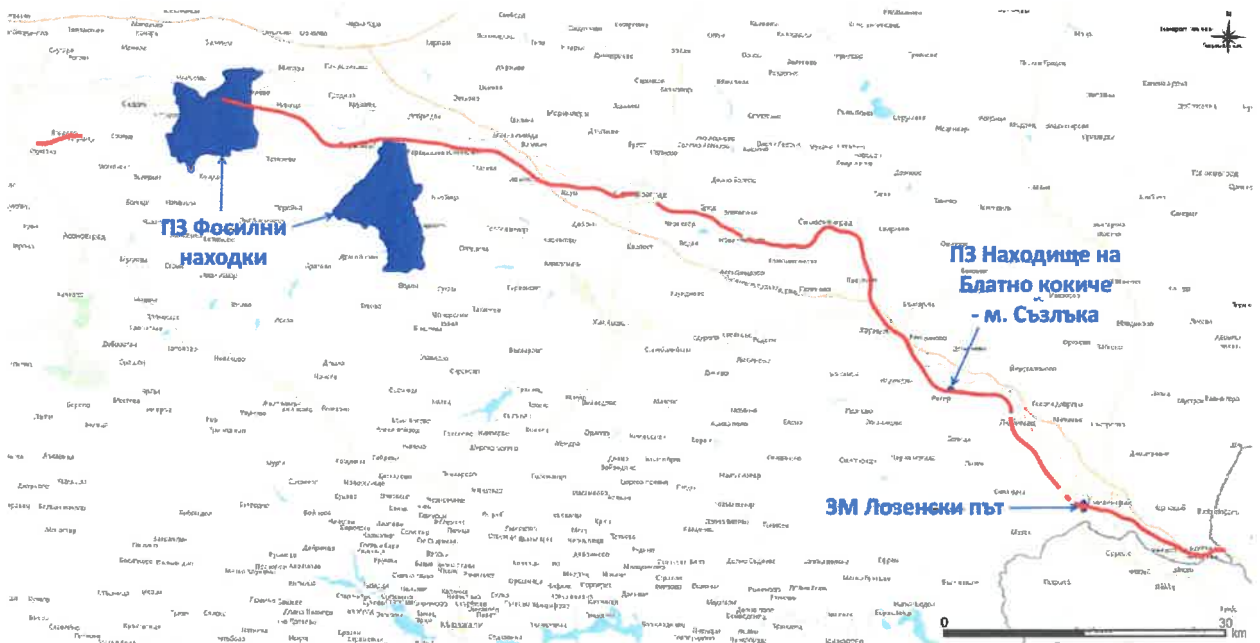
- BG0000194 Река Чая, обявена по Директивата за местообитанията;
- BG0000212 Сакар, обявена по Директивата за местообитанията;
- BG0000434 Банска река, обявена по Директивата за местообитанията;
- BG0000435 Река Каялийка, обявена по Директивата за местообитанията;

- BG0000436 Река Мечка, обявена по Директивата за местообитанията;
- BG0000578 Река Марица, обявена по Директивата за местообитанията;
- BG0001034 Остър камък, обявена по Директивата за местообитанията;
- BG0002081 Марица - Първомай, обявена по Директивата за птиците;
- BG0002103 Злато поле, обявена по Директивата за птиците.



Фигура № 4-1: Местоположение на ИП (червена линия) спрямо защитените зони. Зелен хоризонтален щрих – ЗЗ по Директивата за хабитатите; лилав вертикален щрих – ЗЗ по Директивата за птиците.

ИП пресича част от Природна забележителност (ПЗ) Фосилни находки и минава в близост до ПЗ Находище на Блатно кокиче - м. Съзълка и Защитена местност (ЗМ) Лозенски път (Фигура № 4-2).



Фигура № 4-2: Местоположение на ИП (червена линия) спрямо защитените територии (сини полигони).

По отношение на водите, като обекти, подлежащи на здравна защита се отнасят зони за защита на водите по смисъла на чл. 119, ал. 4 от Закона за водите – по конкретно *водоземни съоръжения за питейно-битово водоснабдяване и санитарно-охранителни зони около такива водоизточници.*

Инвестиционното предложение е линеен обект с дължина около 152 км. Ще се развива около съществуваща жп линия (означавана като път 1), с ограничена площ на нови терени.

Дейностите по реализация на ИП не оказват негативно въздействие върху водите, добивани от водоземни съоръжения за питейно-битово водоснабдяване, поради осъществяването им без да се засягат директно съоръженията и изградените пояси I на СОЗ около тях.

Трасето на ИП засяга пояс II около вододобивни съоръжения в района на с. Чешнегирово. Засяга се и пояс III около вододобивни съоръжения в района на гр. Димитровград и с. Бисер.

През 2001 г., преди началото на реконструкцията на жп линията, са проведени специализирани археологически проучвания, в резултат на които са регистрирани 28 археологически обекти, застрашени в различна степен от строителството. В периода 2004 – 2007 г. са проведени спасителни разкопки на обектите, чиято територия ще бъде засегната от строителни дейности. По време на работата по реконструкцията на жп линията е провеждано наблюдение от археолози, при което се е установило, че още пет обекта трябва да бъдат проучени в рамките на сервитута. Тези спасителни разкопки са провеждани до 2015 г. включително.

Тъй като инвестиционното предложение за „Удвояване на участъци от жп линията Крумово – Свиленград – Турска граница“ предвижда удвояване на жп линията, е твърде вероятно посочените в списъка по-долу археологически обекти отново да бъдат застрашени. По тази причина съгласно разпоредбите на Закона за културното наследство е необходимо отново да бъдат проведени археологически изследвания, чрез които да се установи кои от известните археологически културни ценности ще бъдат засегнати от бъдещите строителни работи.

Списък на регистрираните археологически обекти по трасето на жп линията Крумово – Свиленград – Турска граница

1. Обект 1. с АКБ № 2100106. Антично селище, в м. Меше кория при с. Поповица, общ. Садово GPS координати: 42.138854 25.065238.
2. Обект 2. с АКБ № 2100104. Античен некропол, в м. Меше кория при с. Поповица, общ. Садово GPS координати: 42.138249 25.065563.
3. Обект 3. Две надгробни могили в м. Керакова могила, при с. Винаца, общ. Първомай, GPS координати: 42.130512 25.119606
4. Обект 4. Селище от римската и османската епоха в м. Горните тирове, с. Винаца, общ. Първомай, GPS координати: 42.128027 25.120226
5. Обект 5. Стопански обект от османската епоха в м. Арнаутското при гр. Първомай, GPS координати: 42.096933 25.195453

6. Обект 6. Ямен комплекс от желязната и римската епоха м. Герена, при с. Скобелево, общ. Димитровград, GPS координати: 42.097559 25.353166
7. Обект 7. Водоснабдителен обект в м. Герена, при с. Скобелево, общ. Димитровград, GPS координати: 42.097762 25.352071
8. Обект 8. Антично и средновековно селище в м. Мешето, при с. Сталево, общ. Димитровград, GPS координати: 42.090231 25.409115
9. Обект 9. Праисторическо и средновековно селище при с. Ябълково, общ. Димитровград, GPS координати: 42.065046 25.476395
10. Обект 10. Надгробна могила, при с. Крум, общ. Димитровград, GPS координати: 42.062814 25.509091
11. Обект 11. Надгробна могила, при с. Крум, общ. Димитровград, GPS координати: 42.061397 25.51478
12. Обект 12. Антично и средновековно селище. при с. Крум, общ. Димитровград, GPS координати: 42.060041 25.522806
13. Обект 29. Надгробна могила, при с. Черногорово, общ. Димитровград, GPS координати: 42.039991 25.641846
14. Обект 14. с АКБ № 10001679. Антично и средновековно селище, при с. Нова надежда, общ. Хасково GPS координати: 42.01875519 25.72303772
15. Обект 30. с АКБ № 10001711. Праисторическо селище в м. Герен гьол, при с. Нова Надежда, общ. Хасково GPS координати: 42.01331 25.73644758
16. Обект 31. Антично, при с. Нова надежда, общ. Хасково, GPS координати: 42.009908 25.751913
17. Обект 15. с АКБ № 10001712. Селище от Византийското владичество, между м. Бахчите и м. Танчовата воденичка, при с. Константиново, общ. Симеоновград, GPS координати: 42.00921447, 25.80730856
18. Обект 16. с АКБ № 100025142. Праисторическо селище, в м. Чавдарова чешма, при гр. Симеоновград, кв. Злати дол, GPS координати: 42.024 25.85427778
19. Обект 19. С АКБ № 10003203, Могилен некропол и култови ями от желязната епоха, в м. Ванчови чуки, при гр. Симеоновград, GPS координати: 42.01488889 25.87594444
20. Обект 40. с АКБ № 10003202, Ямен комплекс от желязната епоха, в м. Ванчови чуки, при гр. Симеоновград, GPS координати: 42.01427778 25.87641667
21. Обект 33 с АКБ № 10001829, Селище от Късното средновековие, при с. Преславец общ. Харманли, GPS координати: 41.975464 25.890936
22. Обект 22 с АКБ № 10001831. Селище от ранна желязна епоха, при с. Преславец общ. Харманли, GPS координати: 41.964 25.889
23. Обект 34. с АКБ № 10001713. Селище от ранна желязна и римската епоха, при с. Преславец общ. Харманли, GPS координати: 41.96887969 25.88934122
24. Обект 38. с АКБ № 10002728. Селище от Византийското владичество, при с. Преславец общ. Харманли, GPS координати: 41.97399711 25.88942858
25. Обект 39. с АКБ № 10002729. Средновековен некропол, с. Преславец общ. Харманли, GPS координати: 41.97585158 25.88902625
26. Обект 23. Праисторическо селище, в м. Карачелия при гр. Харманли, GPS координати: 41.954595 25.893073

27. Обект 24 с АКБ № 10002505. Селище от бронзовата, желязната и римската епоха в м. Шиханов бряг, при гр. Харманли, GPS координати: 41.92491111 25.93181944
28. Обект 35 с АКБ № 10002291. Селище от бронзовата, желязната епоха и Византийско владичество, в м. Светото, при с. Бисер, общ. Харманли, GPS координати: 41.87183333 25.98755556
29. Обект 36 с АКБ № 10002292. Селище от желязната и римската епоха и средновековен некропол, при с. Бисер, общ. Харманли, GPS координати: 41.87583333 25.97466667
30. Обект 25. Надгробна могила в м. Изюрските чуки при гр. Любимец, GPS координати: 41.814681 26.103745
31. Обект 26 с АКБ № 10000005. Ямен комплекс от бронзовата, желязната епоха и Средновековието, в м. Брантиите, при гр. Свиленград, GPS координати: 41.75122033 26.21796478
32. Обект 27 с АКБ № 10006883. Ямен комплекс от бронзовата, желязната епоха и Средновековието, в м. Лонгозлука, при с. Капитан-Андреево, общ. Свиленград, GPS координати: 41.71680278 26.31645
33. Обект №28. Праисторическо селище в м. Хауза, при с. Капитан Андреево, общ. Свиленград, GPS координати: 41.72127926.343561

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

Реализацията на инвестиционното предложение не е свързано с трансгранични въздействия.

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

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

Основните строителни дейности са:

- *земни работи* - отстраняване на хумуса и временното му депониране в границите на строителната полоса; изкопни работи за изграждане на съоръжения за новия Път 2 (мостове, надлези, водостоци) и удължаване на съоръженията по трасето на инвестиционното предложение (селскостопански подлези, прокари, водостоци), насипни работи за оформяне на земното легло на новия железен път; пътища за достъп за периода на строителство, рекултивация на нарушена почвена покривка на терените, включени в железопътното трасе при неговото строителството;

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

- *монтажни работи* - основно заваръчни работи по жп 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 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 етап Предварителни проучвания.

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; 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 жп 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 „Удвояване на участъци от жп линията Крумово – Свиленград – Турска граница“: Сценарий I/вариант 1 – около 430 084 кв. м., Сценарий II/вариант 2 – около 414 334 кв. м. и Смесен сценарий/Смесен вариант – около 431 022 кв. м.

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 железопътен участък „Крумово – Свиленград – Турска граница“ 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 строителството на новия железен път, реконструкция на гарите и съоръженията по трасетата, вода ще се използва за: приготвяне на бетонови смеси и други строителни разтвори, за навлажняване на 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 линията на съответните територии и селища на основата на сключен договор с ВиК оператора в района.

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 линията, 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 новия железен път.

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 очакват емисии на вредни и опасни вещества във водите, включително приоритетни.

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

7.1. Очаквани общи емисии на вредни вещества във въздуха по замърсители през периода на строителство

По време на строителството ще се извършват различни по вид дейности, в резултат на което емисиите ще са само неорганизирани и свързани с: изграждане на ново жп трасе за новия Път 2, изграждане на съоръжения към жп трасето (мостове, надлези), удължаване на съществуващи съоръжения, изграждане на нови гари, изграждане на пешеходни надлези/подлези, изграждане на нови паркинги за МПС към някои приемни здания, асфалтиране на новите паркинги и изпълнение на предвидени реконструкции на съоръжения и линейни мрежи, собственост на други ведомства; дейности по изграждане на електрификация и контактна мрежа, системи за сигнализация и телекомуникация; стълбове и фундаменти, удължаване на селскостопански подлези, водостоци и прокари.

Строителните дейности по удвояване на жп линията, изграждане на нов железен път до съществуващия са механизирани. Първоначално се извършват подготвителни работи, свързани с подготовка на строителни и складови площадки (в обхвата на строителната полоса), изграждат се пътища за достъп в обхвата на жп линията, временни площадки за съхранение на изкопни маси, временни депа за насипни материали за жп баластовата призма и др.

При тези процеси ще се емитира прах с различен фракционен състав, поради използването на специализирани машини за полагане на новата жп призма, включително булдозери, челни товарачи и ръчни работи. Емисиите ще бъдат неорганизирани и ще бъдат свързани основно със строителните дейности преди и по време на изкопните работи и полагане на баластовите призми. Използването на механизация ще е свързано и с изхвърлянето на отработени газове, в чийто състав основните типове емитирани замърсители са: азотни оксиди; летливи органични съединения; метан; въглероден оксид; двуазотен оксид; серен диоксид; амоняк; кадмий; олово; полициклични ароматни въглеводороди; диоксини и фурани; както и частици (сажди) при изгаряне на дизелово гориво. Тези емисии зависят от броя и вида на използваните при строителството машини и режимът им на работа. При движение на превозните средства и подготовка на трасето ще се отделят същите замърсители. При разтоварване на излишни земни маси и инертни материали на площадки за съхранение основните емисии са от прах и от отпадъчните газове от превозните средства при работата на двигателите "на място".

Предвид открития характер на терена, замърсяването на атмосферния въздух ще е незначително и локално.

При сухо и ветровито време е необходимо да се извършва оросяване, за да се намалят неорганизираните емисии от прах. След приключване на строителните работи инертните материали и генерираните строителни отпадъци своевременно ще се почистват, като отпадъците ще се транспортират на отредените за депониране на строителни отпадъци места.

По време на строително-монтажните работи не се предвиждат източници на организирани емисии.

7.2. Очаквани общи емисии на вредни вещества във въздуха по замърсители през периода на експлоатацията

Поради предвиденото електрифициране не се предвижда движение на дизелови локомотиви по жп линията.

При електрически задвижваните влакови композиции, замърсяване на въздуха може да се получи само при реемисия на прахови частици от земната повърхност в челото на локомотива и след последния вагон.

Замърсяването около жп линията е импулсно и краткотрайно (продължава няколко минути след преминаването на влаковата композиция), с малка мощност на емисията.

8. 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/удължаване на железопътни съоръжения - мостове, надлези, водостоци, подлези, проходи, коловози, на жп път, реконструкция на гари, изграждане на нови гари, изграждане на пешеходни надлези, реконструкция на разделен пост в гара, 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.

Основно ще се генерират характерни за изкопните, строителните и монтажни дейности отпадъци, а именно: - изкопани земни и скални маси при изпълнение на изкопи с код 17 05 04 – Почва и камъни, различни от упоменатите в 17 05 03; изкопан неподходящ за насип материал от изкоп с код 17 05 04 – Почва и камъни, различни от упоменатите в 17 05 03; Бетон с код 17 01 01; метални отпадъци с код 17 04 05; дървесен материал с код 17 02 01; асфалтови смеси, фрезована асфалтова настилка, при пътните връзки с код 17 02 03.

В процеса на строителните дейности на железопътен участък „Крумово-Свиленград-Турска граница“ има вероятност да се генерират опасни отпадъци при аварийна/непредвидена подмяна на консумативи, както и от поддръжката на строителна техника, транспортни средства и монтажна техника: 13 01 10* – нехлорирани хидравлични масла на минерална основа; 13 02 05* - нехлорирани моторни и смазочни и масла за зъбни предавки на минерална основа; 16 01 07* – Маслени филтри; 16 01 13* – спирачни течности; 16 01 15 – антифризни течности, различни от упоменатите в 16 01.14; 16 06 01* – оловни акумулаторни батерии; 08 01 11*– отпадъчни бои и лакове, съдържащи органични разтворители или други опасни вещества; 15 01 10*- опаковки, съдържащи остатъци от опасни вещества или замърсени с опасни вещества; 15 02 02* – абсорбенти, филтърни материали, кърпи за изтриване и предпазни облекла, замърсени с опасни вещества.

Генерираните опасни отпадъци при аварийна/непредвидена подмяна (*нехлорирани хидравлични масла на минерална основа, нехлорирани моторни, смазочни и масла за зъбни предавки на минерална основа, маслени филтри, спирачни течности, акумулаторни батерии*) следва да се събират разделно на мястото на образуването (на местата за домуване или на площадка на обекта) в затворени метални варели/контейнери и следва да се предават за последващо третиране, въз основа на писмени договори, на лица, притежаващи документ по чл. 35 от Закона за управление на отпадъците (ЗУО).

Аварийната подмяна на консумативите следва да се извършва на площадки с уплътнен изолационен материал, непозволяващ проникване на нефтопродукти в почвата.

Генерираните опасни отпадъци като отпадъчни бои и лакове, съдържащи органични разтворители или други опасни вещества, кърпи за почистване на оборудване и предпазни облекла и опаковки, съдържащи остатъци от опасни вещества или замърсени с опасни вещества ще се съхраняват в метални варели/контейнери на определена за целта площадка за временно съхраняване и ще се транспортират в основната база на организацията изпълнител на строително-монтажните работи и предават за последващо третиране, въз основа на писмени договори, на лица притежаващи документ по чл. 35 от Закона за управление на отпадъците.

За третирането на строителните отпадъци ще бъде изготвен План за управление на строителните отпадъци като част от инвестиционния проект, съгласно изискванията на чл. 11 от Закона за управление на отпадъците (ЗУО).

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

По време на експлоатация има вероятност да се генерират следните видове отпадъци: разливи от цистерни и товарни композиции, превозващи опасни отпадъци, опасни вещества, в т.ч. и горива с код 15 02 02* - абсорбенти, филтърни материали, кърпи за изтриване и предпазни облекла, замърсени с опасни вещества; разливи/течове от цистерни и товарни композиции, превозващи течни или оводнени материали с код 15 02 03 - Абсорбенти, филтърни материали, кърпи за изтриване и предпазни облекла, различни от упоменатите в 15 02 02; агрегати и части от жп композиции и изхабено оборудване от тях, излезли от употреба композиции (претърпели транспортни произшествия), жп консумативи и др. с код 16 01 99 – отпадъци, неупоменати другаде; отпадъци от почистване на пространството край железопътната линия с код 20 03 03 – Отпадъци от почистване на улици и др.

Различните по вид отпадъци, генерирани при аварийни ситуации, произшествия или дерайлиране на влакови композиции, се разпиляват/разливат по железопътната линия и край жп линията и ще се събират посредством адсорбенти. Така образуваните агломерати от отпадъци и адсорбенти следва да се събират в метални контейнери/варели и предават за последващо третиране, въз основа на писмени договори, на лица, притежаващи съответния документ по чл. 35 от Закона за управление на отпадъците (ЗУО).

Разлети и изхвърлени отпадъци на и край жп линията ще се отстраняват от службите, поддържащи пространството край жп линията и ще ги предават за последващо третиране.

Отпадъци, формирани под формата на желязо при ремонти по жп линията и излезли от употреба гуми (гумени подложки), ще се събира на определени площадки до предаване за последващо третиране, въз основа на писмени договори, на лица, притежаващи съответния документ по чл. 35 от Закона за управление на отпадъците (ЗУО).

Образуваните строителни отпадъци, генерирани по време на ремонтни дейности на жп линията и по сградния фонд на гарии и спирки, ще се третират и транспортират от

собственика на строителни отпадъци или от друго лице, съгласно чл. 40 от ЗУО и Наредба на Общинския съвет в съответствие с чл. 22 на ЗУО за последващо третиране.

Обезвреждането на битовите отпадъци ще се прави само на депа и/или инсталации, отговарящи на нормативните изисквания, регламентирани в законодателството по управление на отпадъците. Организацията, отговаряща за поддържането на жп линията, осигурява съдове за събиране на отпадъците и транспортиране до съоръжения за тяхното третиране.

9. Отпадъчни води:

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

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

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 в междугарията ще се оборудват с химически тоалетни чрез договор със специализирана фирма за доставка и поддържане на такива.

По време на експлоатация, на гарите, ще се формират битови отпадъчни води. Битовите води ще се отвеждат в налична канализационна мрежа на населеното място.

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

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

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

При осъществяване на дейностите, предмет на инвестиционното предложение, могат да бъдат експонирани следните опасни химични вещества:

Дизелово гориво: При осъществяване на дейностите свързани с удвояването на железопътната линия и удължаване на съществуващите съоръжения към линията не се предвижда съхраняване на дизелово гориво. Максимално количество дизелово гориво в рамките на строителна площадка – до 8 тона, при зареждане на строително-монтажна техника от мобилна автоцистерна.

Минерални масла за текуща поддръжка (доливане на масло, при необходимост и/или за аварийна/непредвидена подмяна) на строително-монтажната техника няма да се съхраняват на територията на обекта. По време на строително-монтажните работи поддръжката ще се извършва от обслужващ екип на основната промишлена база на организацията, изпълняваща строително-монтажните дейности.

Отработените минерални масла, генерирани при аварийна/непредвидена подмяна, по време на строителните дейности не се съхраняват на територията на обекта.

Изброените вещества, смеси и опасни отпадъци са в количества, по-ниски от критериите по Приложение № 3 на ЗООС за класифициране на предприятия/съоръжения като такива с „нисък“ и „висок“ рисков потенциал.

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 - обява във в. 24 часа и съобщение на интернет страницата на ДП НКЖИ за обявяване на предложението;
2. Ситуация и координати на проектното трасе в dwg* и shp* формат;
3. Електронен носител – 1бр. CD.

С уважение,

инж. Златин Крумов
Генерален директор

