



бул. „Мария Луиза“ №110, София 1233
тел.: (+359 2) 932 2639
факс: (+359 2) 831 20 42

www.rail-infra.bg
ipmd@rail-infra.bg

ДО
Г-ЖА ТАНЯ ДИМИТРОВА
ОБЛАСТЕН УПРАВИТЕЛ НА
ОБЛАСТ ЯМБОЛ
8600, Ямбол
ул. „Жорж Папазов“ 18

УВЕДОМЛЕНИЕ

ЗА ИНВЕСТИЦИОННО НАМЕРЕНИЕ

От ДП НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА

/име, адрес и телефон за контакт, гражданство на възложителя – физическо лице/

София, община Сердика, бул. Мария Луиза 110, Булстат 130823243

/седалище и единен идентификационен номер на юридическото лице/

Пълен пощенски адрес: бул. “Мария Луиза” № 110, София 1233

Телефон, факс и e-mail: тел. 932 60 02, факс 932 6444

Управител или изпълнителен директор на фирмата- възложител:

инж. Милчо Ламбрев – Генерален директор

Лице за контакти: инж.Мирослава Благоева – тел. (02) 932 3863 e-mail: m.blagoeva@rail-infra.bg

УВАЖАЕМИ ГОСПОЖО ДИМИТРОВА,

Уведомяваме Ви, че ДП „НК ЖИ“ има следното инвестиционно намерение:
„Доставка, инсталация, дизайн, тестове и комисии 7 броя тягови подстанции 110/27,5 кV, 2 броя секционни поста, 2 комплекта SCADA системи с центрове за телеуправление в Пловдив и София”.

1. Характеристики на инвестиционното предложение

1.1. Резюме:

Инвестиционно предложение *„Доставка, инсталация, дизайн, тестове и комисии 7 броя тягови подстанции 110/27,5 кV, 2 броя секционни поста, 2 комплекта SCADA системи с центрове за телеуправление в Пловдив и София”,* се класифицира като разширение на

съществуващата ж.п. инфраструктура и свързаната с нея дейност – транспортиране на пътници и товари.

Основната цел на този проект е рехабилитация и модернизация на електрозахранващите и телекомуникационните съоръжения. Предвижда се:

1.1.1. Рехабилитация на пет тягови подстанции (ТПС) по линията Пловдив – Бургас (Стара Загора, Нова Загора, Ямбол, Карнобат и Бургас) и две по линията София-Радомир - Кулата (Перник и Дупница).

Предназначението на тяговите подстанции е да захранват въздушната контактна мрежа с номинално напрежение от 25 kV, 50 Hz, измерено спрямо земята, като всяка подстанция е свързана към два входящи електропровода 110 kV, доставящи електроенергия за осигуряване на надеждност на захранването.

110 kV съоръжения в тяговите подстанции са изпълнени като открит монтаж и по същия начин ще бъдат премодулирани след изпълнението на проекта. В тягови подстанции Стара Загора, Карнобат и Бургас съществуващите 27,5 kV съоръжения са в закрито помещение, в сградата на тяговата подстанция, а в Нова Загора, Ямбол, Перник и Дупница същите са разположени на открито, като след модернизацията същите ще бъдат монтирани в контейнери в двора на тяговите подстанции или в техните сгради.

Рехабилитацията и модернизацията на тяговите подстанции ще включва като видове работи следното:

- Ремонт на съществуващите сгради и помещения и/или изграждане на контейнери. Допуска се и смесено изпълнение – използване на съществуващата сграда и допълване с контейнери. Изпълнението на архитектурната част на проекта ще включва ремонт и/или изграждане на всички необходими технологични и санитарни помещения, включително и такива за съхранение на предпазни средства и помещения за персонала, извършващ профилактика и ремонт на съоръженията, покриви, фасади, дограми, външни и вътрешни инсталации.

- Вертикална планировка – частично циментиране около и под съоръженията, пътеките и пътищата. Останалата част ще бъде покрита с филц, под който ще се постави противотревна мембрана. Предвижда се също и ремонт на подходи, коловози, околни за имота пътеки, канавки, оградни стени и други.

- Подмяна на всички системи – електрически, ВиК, телекомуникации, внедряване на видеонаблюдение и СОТ с инфрачервена завеса по протежение на външната ограда, осветление, гръмозащитна инсталация, пожаро-известителна инсталация, метеорологична система със следене на данните за скорост на вятъра, валежи и др.

1.1.2. Внедряване на два комплекта система SCADA (за участъците Пловдив-Бургас и София-Радомир-Кулата), която е предназначена за оперативно диспечерско управление на тяговите подстанции, секционните постове и разединителите в гарите.

Системата SCADA е предназначена за оперативно диспечерско управление на тягови подстанции, секционни постове и разединители в гарите, тя ще позволява дистанционно управление на енергосъоръженията по жп линията Пловдив – Бургас от централен диспечерски пост в Пловдив и по жп линията София - Радомир – Кулата и Генерал Тодоров - Петрич от централен диспечерски пост в София.

1.1.3. Доставка и инсталация на силово оборудване за секционни постове Владая и Гълъбник. Проектът предвижда да се извърши подмяна на оборудването на секционните постове (СП), като всеки СП се състои от комутационна апаратура 27,5 kV (прекъсвачи и разединители или само от мощностни разединители), разположени между тяговите подстанции и служещи за връзка между тях и за захранване на част или цяла фидерна зона на дадена тягова подстанция от съседните ѝ.

1.1.4. Тестове на оборудването на подстанциите, секционните постове и разединителите в гарите.

Изпитването на съоръженията ще се изпълнява съгласно международните норми (IEC, DIN) и ще се изпълнява от изпълнителя (доставчика) на обекта. Ще се извърши проверка на монтажните работи в главните вериги и по междинните (оперативните) вериги и механизми. Проверява се налягането SF6. Тества се действието на прекъсвачите и всички

помощни механизми: система за управление на подстанцията, прекъсвачи 110kV, разединители 110kV, измерителни трансформатори 110 kV, вентилни отводи 110kV, КРУ SF6 27,5 kV, силов трансформатор 10,5 MVA, 110/27,5 kV, измервания за заземителната инсталация, проверка на изолацията на всички силови и контролни кабели.

Инструкция за експлоатация ще се предостави от фирмата изпълнител.

Предвид естеството на тези възстановителни дейности, в съответствие с оперативните политики на Световната банка за оценка на въздействието върху околната среда, проектът е класифициран като екологична категория „Б”. Съгласно българското законодателство и директивите на ЕС, извършването на подобен вид дейности не са предмет на задължителна оценка за въздействието върху околната среда.

1.2. Описание на основните процеси, капацитет

Основният технологичен процес в тяговите електрически подстанции представлява преобразуване (понижаване) на напрежението на ел. ток от електропроводите 110 kV до 27,5 kV, необходимо за работа на подвижния жп състав.

Технологичният процес, реализиран чрез въздушната контактно-разпределителна мрежа 27,5 kV е разпределение и предоставяне на електроенергия за движение на подвижния жп състав.

Системата SCADA е предназначена за оперативно диспечерско управление на тягови подстанции, секционни постове и разединители в гарите, което позволява дистанционно управление на енергосъоръженията (включване или изключване на разединители, прехвърляне на мощности от една ТПС към друга при евентуална повреда).

2. Връзки с други съществуващи и одобрени с устройствен или друг план дейности
Няма.

3. Местоположение на площадката, включително необходима площ за временни дейности по време на строителството

Площадките на инвестиционното предложение са разположени по две основни железопътни направления:

3.1. Жп линията Пловдив – Бургас.

Направлението София-Пловдив-Бургас е един от приоритетите в програмата за модернизация на железопътната инфраструктура. Линията е част от транс-европейската транспортна мрежа (TEN-T).

По направлението Пловдив – Бургас са разположени следните тягови подстанции:

- ТПС Стара Загора се намира на жп км 106+070 в ляво от железния път по посока на нарастващия км., на територията община Стара Загора – на изток от Горнотракийската низина, заключена между Сърнена Средна гора, Светилийските хълмове, Манастирски хълмове, Сакар планина и Чирпански възвишения, със средна надморска височина от 196м., и намиращата се в близост река Бедечка.
- ТПС Нова Загора се намира на жп км 139+090 в дясно от железния път по посока на нарастващия км. Разположена е на територията на община Нова Загора - в централната част на България, в индустриалната зона на град Нова Загора. Градът е разположен в северната част на Горнотракийската низина.
- ТПС Ямбол се намира на жп километър 183+690 в дясно от железния път по посока на нарастващия км. Разположена е в индустриалната зона на град Ямбол, който е разположен на брега на река Тунджа, Югоизточна България.

- ТПС Карнобат се намира на жп километър 233+330 в ляво от железния път по посока на нарастващия км. Разположена е на територията на община Карнобат, област Бургас, Югоизточна България.
- ТПС Бургас се намира на жп километър 293+500 в ляво от железния път по посока на нарастващия км. Разположена е на около 5 км югозападно от град Бургас, в местността Долно Езерово. Градът е разположен в югоизточната част на Бургаската долина, разположена на изток от Горнотракийската равнина.

3.2. Жп линията София-Радомир-Кулата

Направлението София-Радомир-Кулата е част от международен коридор IV Видин-София-Радомир-Кулата – Солун и е част от транс-европейската транспортна мрежа.

По направлението София-Радомир-Кулата са разположени следните тягови подстанции и секционни постове:

- ТПС Перник се намира в индустриалната зона на град Перник на жп км 34+744 в дясно от железния път по посока на нарастващия км. Градът е разположен в Югозападна България, в Пернишката котловина, която е със средна надморска височина между 700 и 850 м и с дължина 22 км. и е заобиколена от планините Витоша, Голо бърдо и Люлин.
- ТПС Дупница се намира на жп км 93+500 в дясно от железния път по посока на нарастващия км, в индустриалната зона на града. Град Дупница е разположен в югозападната част на България. Той се намира в област Кюстендил, в полите на Рила планина. Дупница се намира северозападно от планината Рила. През града преминават реките Джерман, Бистрица, Остовица (Саморанска река) и Джубрена.

Тези обекти са разположени върху терени, собственост на ДП „НК ЖИ”, по продължението на съществуващите жп линии и не променят предназначението си. Достъпът до тези обекти е лесен с кола или пеша и има изградени жп. коловози свързващи ги с района на съответната гара. Намиращите се в близост терени извън сервитута на тяговите подстанции се използват за жилищни цели, индустриални зони и други. Съществуващата железопътна инфраструктура, в района на подстанциите е оградена и с ограничен достъп.

Реализацията на инвестиционното предложение не изисква допълнителни площи за временни дейности по време на строителството.

Всички временни площадки и лагери за работниците, ако са необходими за дейностите по време на строителството ще бъдат разположени в границите на сервитута в съществуващата полоса и на територията на съществуващи железопътни гари в участъка, където за тази цел има достатъчно площи и изградени мощности, собственост на НК ЖИ. Поради това не се налага заемане на нови площи за временни дейности по време на строителството.

По същия начин се решава въпросът със складиране на строителни материали и др. – същите ще бъдат разположени в съществуващите товарни магазини, площадки и други свободни помещения и сгради в района на съществуващите гари и/или на територията на тяговите подстанции.

Не се предвижда изземване и съхранение на хумус или строителни материали и елементи в защитените зони извън собствеността на ДП „НК ЖИ”.

3.3. Съществуващите тягови подстанции се разположени основно в урбанизирани територии, в близост до градовете, в които са разположени се намират следните защитени зони:

- ТПС Стара Загора – в близост до територията на гр. Стара Загора няма разположена защитена зона по смисъла на Директива 92/43/ЕИО на съвета за опазване на природните местообитания на дивата флора и фауна.

- ТПС Нова Загора – в близост до град Нова Загора по смисъла на Директива 92/43/ЕИО на съвета за опазване на природните местообитания на дивата флора и фауна се намира защитената местност BG0000441 река Блатница.
- ТПС Ямбол – в близост до град Ямбол се разположени три защитени зони: BG0000192 Тунджа 1, BG0000195 Тунджа 2 и BG0000196 река Мочурица.
- ТПС Карнобат – в близост до град Карнобат се намира защитена зона BG0000196 река Мочурица.
- ТПС Бургас – в близост до град Бургас се намират две защитени зони - BG0000270 Атанасовско езеро и BG0000273 Бургаско езеро.
- ТПС Перник – в близост до град Перник се намира една защитена зона BG0001375 река Острица.
- ТПС Дупница – в близост до град Дупница се намира една защитена зона BG0001188 Рила буфер.

Така изброените защитени зони са разположени извън населените места, а обектите на инвестиционното намерение – тяговите подстанции са ситуирани в самите градове или, техните индустриални зони, както е описано в т.3.1.

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

4. Схема на нова или промяна на съществуваща пътна инфраструктура

Дейностите по изпълнението на инвестиционното намерение ще се извършват изцяло в сервитута на железопътната инфраструктура, съществуващата пътна и жп инфраструктура е достатъчна за обслужването на тяговите подстанции и секционните постове.

Реализирането на инвестиционното намерение не налага промяна на съществуващата пътна инфраструктура, или изграждането на временни пътища.

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

Всички строителни работи, необходими за ремонта на сградите на тяговите подстанции, както и спомагателните съоръжения към тях, ще се доставят като сток от пазара по вид и количество в съответствие с проекта. Не се предвижда използването на природни ресурси по време на строително-монтажните работи на обектите на инвестиционното предложение.

Всички суровини, енергийни източници и материали, необходими за осъществяване дейността на инвестиционното намерение, ще се доставят като сток от пазара. Основният енергиен ресурс – електроенергията, ще се получава от националната електроразпределителна мрежа. Не се предвижда използването на природни ресурси по време на експлоатацията на обектите на инвестиционното намерение.

6. Отпадъци, които се очаква да се генерират, видове, количества и начин на третиране

В съответствие с Наредба №3 от 01.04.2004 г. за класификация на отпадъците обн., ДВ, бр. 44 от 25.05.2004 г. се очаква образуването на следните видове отпадъци:

При извършване на строителните работи на териториите на тяговите подстанции, както и на такива, изпълнявани в сервитута на железопътната инфраструктура (в района на гари) ще се генерират следните видове **строителни отпадъци**:

- отпадъци от строителство и разрушаване – група 17;

- метални отпадъци, образувани при изграждане на подобектите по трасето – група 16;
- отпадъци от електрически кабели – група 17;
- отпадъци от електрическо и електронно оборудване (изолатори) – код 16 02 16.

По време на строителството може да се отделят **опасни отпадъци** от площадките за обслужване на строителните машини, които включват:

- отпадъци от масла и отпадъци от течни горива – група 13;
- батерии и акумулатори – група 16 06;
- флуоресцентни тръби и други отпадъци, съдържащи живак – код 20 01 21*.

Персоналът, работещ на временните строителни площадки ще генерира **смесени битови отпадъци** – код 20 03 01.

Събирането, съхранението, транспортирането и обезвреждането на отпадъците ще се извършва в съответствие с изискванията на Закона за опазване на околната среда и Закона за управление на отпадъците. За дейностите по управление на отпадъците ще бъде разработена програма от Изпълнителя на инвестиционното намерение съгласно нормативните документи по опазване на околната среда.

Очакват се и незначителни количества битови отпадъци, отделени от персонала по време на строително-монтажните работи.

По време на експлоатацията се предвижда генериране основно на битови отпадъци.

Необходимо е да се упражнява строг контрол по отношение спазване изискванията на Закона за управление на отпадъците, Наредбите към него и другите нормативни документи, касаещи дейностите с отпадъци.

7. **Замърсяване и дискомфорт на околната среда**

При реализацията на инвестиционното намерение, замърсяване и дискомфорт на околната среда могат да се очакват само по време на строително-ремонтните работи предвидени в проекта, като се очаква те да са кратковременни и без трайни последици за компонентите на околната среда.

8. **Риск от инциденти**

При спазване на нормите за проектиране, строителство и експлоатация на обекта не се очаква риск от инциденти за околната среда.

9. **Трансграничен характер на въздействията**

Не се очаква трансгранично въздействие от реализацията на проекта.

Писмени становища и мнения се приемат на адрес:

ДП „НКЖИ”, гр. София 1233, бул. ”Кн. Мария Луиза” №110

Лице за контакт: Мирослава Благоева, тел.: 02/ 932 3863, 0888 253 003

e-mail: m.blagoeva@rail-infra.bg

С уважение,

инж. Милчо Дамбрев
Генерален директор на ДП „НКЖИ”