

# **ТЕРМИНАЛИ ЕАД**

гр. Пловдив, Рогошко Шосе 36,

На основание чл. 6, ал. 9 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда

## **О Б Я В Я В А**

открит обществен достъп до информацията по приложение № 2 от Наредбата за ОВОС за инвестиционното си предложение за Доизграждане на „Интермодален терминал в Южен централен район на планиране в България – Пловдив “. Електронен вариант на информацията е на разположение на следния линк: [www.terminali.bg](http://www.terminali.bg)

Писмени становища и мнения се приемат в Терминали ЕАД, гр. Пловдив, Рогошко Шосе 36, всеки работен ден от **08:00 до 12:00 часа** и от **13:00 до 17:00 часа** за периода от **24.01.2019г. до 08.02.2019г.**

За контакти:

Цанко Станчев , e-mail:[stanchev@terminali.bg](mailto:stanchev@terminali.bg) , тел: 0882644177

# **ИНФОРМАЦИЯ**

**ЗА**

**ПРЕЦЕНЯВАНЕ НА НЕОБХОДИМОСТТА ОТ ИЗВЪРШВАНЕ НА ОВОС  
НА ИНВЕСТИЦИОННО ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА**

**Доизграждане на „ИНТЕРМОДАЛЕН ТЕРМИНАЛ В ЮЖЕН  
ЦЕНТРАЛЕН РАЙОН НА ПЛАНИРАНЕ В БЪЛГАРИЯ - ПЛОВДИВ“**

**гр. Пловдив ,  
м. януари, 2019 г.**

## **I. Информация за контакт с Възложителя**

от Терминали ЕАД, гр. Пловдив, Рогошко Шоце 36,  
(име, адрес търговско наименование)

Гр. Пловдив, ул. Рогошко Шоце 36, ЕИК 20204351963  
(седалище и единен идентификационен номер на юридическото лице)

Пълен пощенски адрес: гр. Пловдив, ул. Рогошко Шоце 36

Телефон, факс и ел. поща (e-mail): 0882 644177 ,stanchev@terminali.bg

Управител или изпълнителен директор на фирмата възложител: Изпълнителен Директор

Лице за контакти: Цанко Маринов Станчев

## **II. Резюме на инвестиционното предложение**

За инвестиционното предложение е внесено уведомление по чл. 4, ал. 1 и ал. 2 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда (ДВ бр. 25/2003 г., последно изм. и доп. ДВ. бр.3 от 5 Януари 2018г.) в МОСВ, в община Родопи и кметство Златитрап.

Настоящата информация за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС е изготвена в изпълнение на указания, дадени в писмо изх. № ОВОС-86/17.12.2018г. на Министерството на околната среда и водите (**Приложение № 1**), в което е посочено, че дейностите по доизграждане на интермодалния терминал – Пловдив, се считат за разширение на обект ИМТ-Пловдив и съгласно чл. 93, ал. 1, т. 1 и 2 от ЗООС инвестиционното предложение подлежи на процедура по преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС и на оценка за съвместимостта му с предмета и целите на опазване на защитените зони, съгласно чл. 3, ал. 4 от Закона за биологичното разнообразие.

Информацията следва изискванията на Приложение № 2 към чл. 6 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда (приета с ПМС №59 от 07.03.2003 г. , посл. изм. и доп. ДВ. бр.3 от 5 Януари 2018г.).

### **II.1. Характеристики на инвестиционното предложение**

**а) размер, засегната площ, параметри, мащабност, обем, производителност, обхват, оформление на инвестиционното предложение в неговата цялост;**

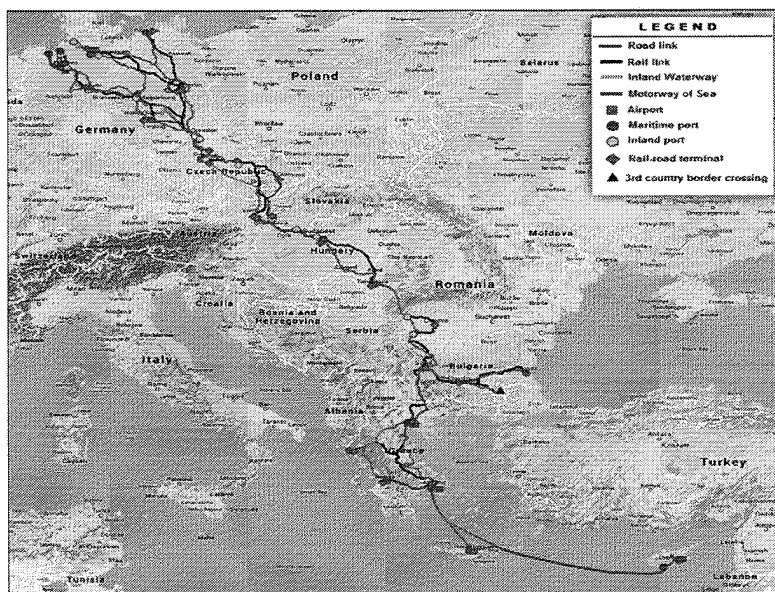
Инвестиционното предложение се отнася за реализиране на дейности по доизграждане на въведения в редовна експлоатация интермодален терминал в Южен централен район на планиране в България – Пловдив. Интермодалният терминал – Пловдив е изграден с цел осигуряване на възможност за ефективно транспортиране на големи обеми товари и предлагане на прехвърляне на интермодални транспортни единици (контейнери за транспорт

на товари, сменяеми каросерии, полуремаркета или ремаркета) без да се претоварват самите стоки при преминаването между ж.п. транспорт и автомобилен шосеен транспорт.

Интермодален терминал Пловдив е ключова връзка и част от железопътната линия София – Бургас / Варна (Черноморска), която представлява част от мултимодалните връзки Бари / Бриндиси – Дурес / Влора – Тирана – Скопие – София – Бургас / Варна и София – Истанбул – Анкара – Грузия / Армения -Азърбайджан (ТРАСЕКА). Обслужва главно товари от и за Южен централен район на планиране – областите Пловдив, Пазарджик, Смолян, Кърджали, Хасково и прилежащата област Стара Загора, като основният товаропоток се очаква да бъде от и за страните от Централна и Западна Европа.

Освен това терминалът попада по трасето на Ориент/Източно-Средиземноморски коридор на основната Трансевропейска транспортна мрежа, дефиниран в част I от приложение I РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 1316/2013 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 11 декември 2013 за създаване на Механизъм за свързване на Европа, за изменение на Регламент (ЕС) № 913/2010 и за отмяна на регламенти (ЕО) № 680/2007 и (ЕО) № 67/2010, показан на следващата карта със следните направления на територията на България:

- Видин – София
- София – Пловдив – Бургас
- Пловдив – Свиленград / граница на Турция и Гърция
- София – Кулата / Солун.



Интермодален терминал Пловдив е отдаден на концесия от МТИТС на дружеството „Терминали“ ЕАД по силата на концесионен договор от дата 21.09.2017 г. Целта на концесията е развитие на обекта чрез привличане на финансово стабилни инвеститори с опит в управлението на обекти от транспортната инфраструктура, в частност - опит в железопътната инфраструктура.

По своя характер предложението се класифицира като ново строителство за разширение на съществуващата ж.п. инфраструктура на територията на изградения вече интермодален терминал и с цел подобряване на условията за изпълняваната на площадката дейност по интермодален превоз (транспортиране на товари).

На площадката на терминала са осигурени пространство, съоръжения и работно оборудване за прехвърлянето на интермодалните товарни единици (контейнери за транспорт на товари, сменяеми каросерии, полуремаркета или ремаркета), без да се обработват самите товари и без да се претоварват самите стоки при преминаването от автомобилен към железопътен транспорт и обратно. За целта са изградени терминална площадка за товаро-разтоварни операции на контейнери от вагон на автомобил и обратно, площадка за складиране на контейнерите, площ за повредени контейнери и техника, специални места за хладилни товарни единици, административна сграда за обслужване на клиентите, площи за митнически контрол и митнически склад, зона за обслужване на мобилната техника на терминала, паркинги за товарни и леки автомобили и контролно-пропускателен пункт.

Съществуващите мощности на интермодалния терминал (ИМТ) са изградени чрез реализиране на Етап I от проект „Техническа помощ за изграждане на интермодален терминал в южен – централен район на планиране в България-Пловдив-2007-BG-90304-S“.

С изпълнението на проект „Изграждане на интермодален терминал в Южен централен район на планиране в България - Пловдив“ са изградени:

- 7-ми приемно-отправен коловоз на гара Тодор Каблешков;
- изтеглителен коловоз от стрелка №22;
- 2-ри глух (2Г) коловоз, който се отклонява от изтеглителя при стрелка №10 и се ползва единствено за целите на ИМТ-Пловдив.

В проекта за реализиране на ИМТ-Пловдив е заложен и Етап II, който разглежда разширяване на интермодалния терминал вследствие изчерпване на капацитета на съществуващите мощности. В тази връзка и предвид възникналата необходимост от увеличаване на работния капацитет на ИМТ-Пловдив е предвидено проектиране на три нови товаро-разтоварни коловози - 1Г, 3Г и 4Г и разширяване на товаро-разтоварната площадка в посока север. При проектирането на новите коловози се цели по единия от двата северни коловоза (3Г или 4Г) да се композира/приеме състав от 17 вагона, за които трябва да се осигури полезна дължина от 585 м.

Предвидено е новите коловози 1Г, 3Г и 4Г да са неелектрифицирани. Същите не са включени в маршрутно-компютърната централизация (МКЦ) на гара Тодор Каблешков. Коловозите са проектирани за скорост до 40 км/ч, III категория, при осово натоварване 22.5 т/ос и със строителен габарит 1СМ-2.

Инвестиционното предложение за доизграждане на Интермодален терминал Пловдив, ще се осъществи в рамките на концесионната площ и спрямо условията от концесионния договор, съгласно който дружеството „Терминали“ ЕАД е определено като концесионер и оператор на

ИМТ- Пловдив. Обща концесионна площ е в размер на 77342 м<sup>2</sup>, като използваната площ в момента е 2/3 от общата площ. Предвиденото строителство ще е осъществено в рамките на неизползваната 1/3 площ от площадката на терминала.

С Решение № 509 на Министерския съвет на Република България от 08.07.2011 г. „Интермодален терминал в Южен централен район на планиране в България – Пловдив” е обявен за обект с национално значение.

### **Обхват на инвестиционното предложение**

#### **Съществуващо положение**

#### **Железен път**

Съгласно изпълнения обект „Изграждане на интермодален терминал в Южен централен район на планиране в България - Пловдив” са изградени:

- 7-ми приемно-отправен коловоз на гара Тодор Каблешков;
- изтеглителен коловоз от стрелка №22;
- 2-ри глух (2Г) коловоз, който се отклонява от изтеглителя при стрелка №10 и се ползва единствено за целите на ИМТ-Пловдив.

Съгласно технологията полуремаркетата се товарят и разтоварват от мобилен кран (reach stacker) върху специализиран състав. Влаковият състав е композиран от максимум 13 бр. вагони, които са гарирани на съществуващ коловоз 2Г. Всеки вагон побира по две полуремаркета и е с дължина 34.26 м. За гарирането на 13-те броя вагони е необходима полезна дължина от 446 м. Използваемата дължина на коловоз 2Г е ПД=460 м.

#### **Сигнализация**

Подходът към ИМТ-Пловдив е реализиран чрез отклонение със стрелка №10 от изтеглителния коловоз в четната гърловина на гара Тодор Каблешков. Гарата е съоръжена с маршрутно – компютърна централизация (МКЦ) с маршрутизирани маневрени придвижвания.

Стрелка №10 е оградена от маневрените сигнали - М10, М12 и М14 и броячните точки 11, 14 и 15.

#### **Телекомуникации**

В района на новото строителство в ИМТ се намират следните кабелни трасета на ДП“НКЖИ“:

- Оптични магистрални кабели – 2 броя.

В зоната на пресичане на оптичните магистрални кабели с проектното трасе на новия интермодален коловоз е предвидена защита от бетонов кожух на оптичните магистрални кабели.

### **Проектно решение**

Разработени са два варианта на коловозното развитие – Вариант 1 и Вариант 2.

#### ***Вариант 1 (червен)***

Проектирани са три нови интермодални глухи коловози – 1Г, 3Г и 4Г и три нови жп стрелки. Релсовият път и стрелките ще бъдат тип 49 Е1 на стоманобетониви траверси и наставов релсов път.

Коловоз 1Г е разположен от южната страна на съществуващия 2Г коловоз, като отстои на междуосово разстояние от минимум 4.75 м. Коловози 3Г и 4Г са разположени в северната част на имота за интермодалния терминал, като коловозите са на междуосово разстояние един от друг на минимум 4.75 м.

Проектното решение на коловозите постига следните полезни дължини:

- 1Г (глух) коловоз – ПД = 542 м;
- 3Г (глух) коловоз – ПД = 469 м (585 м с газене на стрелка №103);
- 4Г (глух) коловоз – ПД = 469 м (585 м с газене на стрелка №103).

При Вариант 1 е предвидена нова жп стрелка №101 тип 49/1:9-190, която е разположена на изтеглителния коловоз страна София и е на 14.20 м от съществуваща стрелка №10. След отклонението на стрелка №101 следва лява хоризонтална крива 3 с  $R=190$  м и дължина 103.10 м, след която следва права с дължина  $L=10.90$  м и дясна хоризонтална крива 4 с  $R=190$  м и дължина 91.07 м.

Зоната, в която проектната ос на коловоза минава между колоната на козирка при автомобилния портал и съществуващата шахта, е ограничаваща, тъй като решението цели да не се засягат съществуващите съоръжения. Разстоянието между ос коловоз и колоната е 5.05 м, а разстоянието между ос коловоз и шахтата е 2.22 м.

Друго ограничаващо съоръжение е мачтовият осветителен стълб, който отстои от ос коловоз на 11.01 м.

След дясна хоризонтална крива 4 е проектирана права с дължина 54.69 м, на която е ситуирана нова жп стрелка №103 тип 49/1:9-300. Стрелката отстои на 10 м от КК4 и свързва 3Г и 4Г коловози. След стрелка №103 на 3Г коловоз е проектирана хоризонтална крива с  $R=600$  м и дължина от 37.79 м и права с дължина от 435.43 м.

При 4Г коловоз след стрелка №103 е проектирана хоризонтална крива с  $R=230$  м и дължина от 39.94 м и права с дължина от 443.30 м.

От южната страна на коловоз 3Г е проектирано разширението на товаро-разтоварна площадка, която отстои на 1.60 м от ос коловоз. Новата ширина на площадката, северно от зелената площ, е 25 м.

След отклонението на съществуваща стрелка №10 е предвидено намаляване на радиуса на хоризонтална крива 1 от  $R=300$  м на  $R=270$  м, с цел осигуряване на по-дълъг прав елемент след кривата. Това дава възможност за разполагане на нова стрелка №102 тип 49/1:9-

190, която свързва съществуващия 2Г коловоз и новопроектирания 1Г коловоз. След отклонението на стрелка №102 е проектирана хоризонтална крива 2 с радиус  $R=300$  м и дължина 53.96 м, и права с дължина от 507.48 м.

При Вариант 1 е използван максимален надлъжен наклон от 2.30 ‰, и минимална дължина на нивелетно рамо от 94.46 м.

### **Сигнализация**

Полагат се 3 нови стрелки 101, 102 и 103.

Стрелки № 102 и 103 са вътрешни за терминала и не влияят на Маршрутно компютърната централизация.

Стрелка № 101 е монтирана на изтеглителния коловоз.

Същата ще бъде съоръжена с ръчни ключалки тип „Колбенданек“. Ключът за плюс положение /правият елемент/ ще се съхранява при дежурния ръководител. Само при маневрени придвижвания към 3-ти и 4-ти терминални коловози ключът ще бъде даван на маневрената бригада.

За осигуряване на страничен габарит при маршрутите по М14 зад М10 и по М10 зад М14 в отклонението на стрелка № 101 ще се постави вагоноизхвъргачка I с ръчна ключалка тип „Малентиев“, чийто ключ ще бъде свързан в една халка с ключа за минус на стрелка 101.

Съществуващият маневрен сигнал М12 трябва да се измести с 5 метра в посока към терминала за осигуряване на габарит.

### **Вариант 2 (син)**

До голяма степен Вариант 2 се припокрива с Вариант 1. Основната разлика е, че при Вариант 2 е проектирана нова ляво-лява стрелка №№10-101 тип 49/1:9-190, която е поставена на мястото на съществуващата стрелка №10. Поради новото направление на тангентата, което ляво-лявата стрелка залага в посока 3Г и 4Г коловози, решението в план се различава от това на Вариант 1. Разликата е по отношение на местоположението на коловоза, т. к. хоризонталната крива 3 също е с радиус  $R=190$  м.

В ограничаващата зона при колоната на козирката и шахтата Вариант 2 постига разстояния до ос коловоз съответно 5.02 м и 2.29 м. След тази зона трасето на Вариант 2 може да се приеме, че съвпада с това на Вариант 1.

Проектното решение на коловозите постига същите полезни дължини, както при Вариант 1:

- 1Г (глух) коловоз – ПД = 542 м;
- 3Г (глух) коловоз – ПД = 469 м (585 м с газене на стрелка №103);
- 4Г (глух) коловоз – ПД = 469 м (585 м с газене на стрелка №103).

При Вариант 2 е използван максимален надлъжен наклон от 4.00 ‰, и минимална дължина на нивелетно рамо от 66.59 м.



### **Сигнализация**

Полагат се също 3 нови стрелки 101, 102 и 103.

Стрелки № 102 и 103 са вътрешни за терминала и не влияят на Маршрутно - компютърната централизация.

Проектът на железен път предвижда подмяна на стрелка 10 с нова ляво-лява стрелка тип 49/1:9-190. Първата стрелка ще замества стрелка №10 и ще бъде включена в МКЦ на гара Тодор Каблешков, а втората ще бъде стрелка № 101.

Стрелка № 101 е поставена в отклонителния елемент на стрелка № 10.

Броячна точка № 14 ще трябва да се премести в началото на стрелка № 101.

За осигуряване на страничен габарит при маршрутите по М14 зад М10 и по М10 зад М14 в отклонението на стрелка № 10 ще се поставят вагоноизхвъргачки I и II с ръчни заключалки тип „Малентиев“, чийто ключове ще бъде свързан в една халка и ще се съхраняват при дежурния ръководител.

При маневрени придвижвания в района на терминала ключовете от вагоноизхвъргачките ще бъдат предоставяни на маневрената бригада.

### **Типови напречни профили**

Разработени са два типови напречни профили, които показват основните принципи, приети за проектиране на долното и горно строене на железния път, видовете материали и дебелини на съответните пластове както при железния път, така и в зоната на товаро-разтоварната площадка.

Долното строене на коловозите се изпълнява със защитен пласт с дебелина 0.20 м и напречен наклон от 5 %. Минималните изисквани стойности за деформационен модул е съгласно Наредба 55, чл. 47 (2) „Нови линии и цялостни реконструкции за железопътни линии III категория и гарови коловози“, както следва:

- земна основна площадка – 20 МПа;
- основна площадка – 40 МПа.

Съществуващата товаро-разтоварна площадка е предвидено да се разшири до коловоз 3Г, като в края на площадката е проектирана подпорна стена, която да устои на концентрираните натискови сили от мобилния кран. Подпорната стена ще се изгради до ниво кота глава релса на коловоз 3Г. Напречният наклон на площадката е 1 % в посока към зелената площ.

Пластовете, изграждащи товаро-разтоварната площадка, са същите както при застроената зона:

- материал за зона "А"/0-75/ - 40 см;
- несортиран трошен камък /0-75/ - 37 см;
- несортиран трошен камък /0-40/ - 30 см;

- пясъчна възглавница – 5 см;
- бетонови павета – 8 см.

#### **Нивелетно решение на железния път**

Нивелетните решения на двата варианта са сходни, като малки разлики се явяват в зоната от стрелка №101 до преди навлизането на трасетата в съществуващата товаро-разтоварна площадка.

В участъка, където Варианти 1 и 2 преминават през товаро-разтоварната площадка, нивелетните им решения на глава релса са с до 9 см над нивото на площадката. Това позволява проектиране на вертикална планировка, която ще отдалечи водосливната линия от ос коловоза, като в същата линия е предвиден линеен отводнител, който ще отвежда дъждовната вода. Надлъжните наклони на коловози 1Г, 3Г и 4Г, в участъците на полезните дължини, са в хоризонтала. При коловози 3Г и 4Г, при които се постига полезна дължина от 585 м чрез газене на стрелка №103, нивелетните наклони в полезната дължина са 0‰ – 480м, 0.70‰ – 93 м и 2.30‰ – 12м.

#### **Телекомуникации**

Необходимо е да бъдат защитени или изместени двата медни магистрални кабела на новото трасе – 80 м. При оптични магистрални кабели е необходимо снопа от 3 тръби HDPE ф32 с дължина 12 м в района на новия железен път да бъде защитен с 10 см бетонов кожух.

#### **Контактна мрежа**

За да се скъси анкерното поле и да се освободи място за товаро-разтоварна дейност, е необходимо да бъдат демонтирани един метален, един стоманобетонов стълб и една котва и прилежащите им материали. Трябва да бъде монтиран нов анкерен стълб с котва, в който да става твърдото анкерирание на опъвателното поле. Новата обща дължина на полето ще бъде 180 м. Демонтираната твърда анкеровка ще се монтира на новия анкерен стълб. Предвижда се реглаж на контактната мрежа и настройка на компенсаторното устройство.

Скъсяването на контактната мрежа ще доведе до увеличаване на използваемата полезна дължина на коловоз 2Г, която от 460 м ще се удължи на 535 м.

#### **Отводняване**

Отводняването и на двата варианта е сходно. 1Г коловоз се отводнява в съществуващия дренаж, който е разположен между коловози 1Г и 2Г. Коловозът от стрелка №101 до товаро-разтоварната площадка се отводнява чрез канавка ЕКТ 200/50, която се включва в съществуващата канавка. Коловозът, в зоната на преминаване през товаро-разтоварната площадка, се отводнява с дренаж. В същия участък за отводняване на площадката е предвиден

линеен отводнител. След стрелка №103 коловози 3Г и 4Г се отводняват с дренаж разположен между тях.

Всички новопроектирани дренажи е предвидено да се заустват в съществуващия събирателен канал изграден в средата на товаро-разтоварната площадка (в зелената площ).

Новопроектираната площадка е с наклон към зелените площи и ще се отводнява в нови линейни отводнителни, които ще се изградят между съществуващите точкови отводнителни и в които ще се заустват.

Разработените Вариант 1 и Вариант 2 предлагат до голяма степен сходни проектни решения, като основната разлика при вариантите е отклоняването от съществуващия изтеглителен коловоз в посока към коловози 3Г и 4Г. При Вариант 1 е предложено решение с обикновена стрелка тип 49/1:9-190, а при Вариант 2 – с ляво-лява стрелка тип 49/1:9-190.

***Предвид по-високата цена за поддържане на ляво-лявата стрелка и по-високата обща инвестиционна стойност на Вариант 2, се предлага Вариант 1 за разработване в следващ етап – Етап 2.***

Всеки един от разработените два варианта се предвижда да се изгради в две фази.

#### ***Вариант 1***

Фаза 1 – предвижда изграждане на коловоз 1Г, стрелка №102 и жп връзката ѝ със стрелка №10, както и полагането на стрелка №101 на изтеглителния коловоз и изграждане на 100/125 м железен път след отклонението на стрелка №101.

Фаза 2 – предвижда изграждане на стрелка №103, терминални коловози 3Г и 4Г и връзката им със стрелка №101 до изградения участък на Фаза 1. На Фаза 2 ще се изпълни и разширяването на терминалната товаро-разтоварна площадка.

#### ***Вариант 2***

Фаза 1 – предвижда изграждане на коловоз 1Г, на ляво-лява стрелка №10-101, стрелка №102, жп връзката между стрелка №101 и стрелка №102. След отклонението на стрелка №101 ще се изгради 75/90 м железен път.

Фаза 2 – предвижда изграждане на стрелка №103, терминални коловози 3Г и 4Г и връзката им с ляво-лявата стрелка №101 до изградения участък на Фаза 1. На Фаза 2 ще се изпълни и разширяването на терминалната товаро-разтоварна площадка.

### **б) Взаимовръзка и кумулиране с други съществуващи и/или одобрени инвестиционни предложения**

Инвестиционното предложение за Доизграждане на интермодален терминал Пловдив е част от проекта за „Изграждане на интермодален терминал в Южен централен район на

планиране в България – Пловдив” и е свързано и съобразено с целите и приоритетите за реализирането на основния проект.

Инвестиционното предложение за „Изграждане на интермодален терминал в Южен централен район на планиране в България – Пловдив” е свързано с реализацията на проекта „Модернизация на железопътната линия София – Пловдив – Първи етап – Лот 1:Изграждане на равнинен участък Септември – Пловдив и изграждане на пътни надлези“, за който има издадено Решение № 12 – ПР/2010 год. на МОСВ. Проектът е приключил през 2017 година.

Не се очаква кумулиране с други предложения.

#### **в) Използване на природни ресурси по време на строителството и експлоатацията на земните недра, почвите, водите и на биологичното разнообразие**

По време на строителството на обекта основният природен ресурс, който ще се използва е земята, върху която ще се изградят новите коловози и ще се разшири товаро-разтоварната площадка. Инертни материали (пясък, чакъл, трошен камък) ще се използват при изграждане на земните легла и баластовата призма на новите коловози. При строително - монтажните дейности ще се използват основно земни маси и минерална смес – скален материал с подходяща зърнометрия, водопроницаемост и студоустойчивост за защитен пласт, който ще покрие цялата корона на земното легло. Минералните суровини и инертните материали ще се доставя като стоков продукт от пазара.

При строителството на инфраструктурата и съоръженията на инвестиционното предложение ще се използват горива за строителната механизация, а необходимата ел. енергия за заваръчни и други монтажни работи ще се осигурява от изградената на площадката електрозахранваща мрежа.

При изпълнение на СМР по доизграждане на терминала се предвижда да се консумира вода единствено за приготвяне на бетонови смеси и други строителни разтвори, за навлажняване на строителната площадка с цел ограничаване на неорганизираните емисии от прах във въздуха и за битови нужди на работния персонал. За целта ще се използва вода от изградената на площадката на терминала водопроводна система.

При експлоатацията на обекта няма да се използват природни ресурси. Ще се използват предимно материали, горива (за захранване на контейнерните товарачи), електроенергия (от разпределителна уредба СрН 20 kV), смазочни масла, вода (от уличен водопровод ф 200 от помпена станция, минаващ западно от ж. п. гара Тодор Каблешков).

По време на експлоатацията на инвестиционното предложение основните технологични процеси не изискват потреблението на вода. Вода ще се използва единствено за битови нужди от персонала на компанията - оператор на терминала.

При експлоатацията на инфраструктурата и съоръженията на инвестиционното предложение ще се използва електроенергия за движение на подвижния състав, контролно-измервателните прибори, сигнализацията и другите елементи, свързани с надеждността и

безопасността на технологичните процеси.

При извършване на предвидените строително-монтажни дейности няма да се използват други природни ресурси. Всички необходими материали и суровини ще бъдат доставяни като стоков продукт от пазара.

При последващата експлоатация на обекта също няма да се използват природни ресурси.

Дейностите по реализиране на инвестиционното предложение не представляват заплаха за отрицателно въздействие върху компонентите на околната среда и не се очаква да нарушат качеството и регенеративната способност на природните ресурси. При реализирането на строително-монтажните дейности по доизграждане на терминала няма да се използват суровини (трошен камък) в необработен вид, а ще се доставят от съществуващи кариери.

#### **г) Генериране на отпадъци - видове, количества и начин на третиране и отпадъчни води**

По време на строителството ще се генерират различни по вид отпадъци, предимно в резултат на дейностите по разчистване и подготовка на строителната площадка, изкопни дейности, оформяне и профилиране на земното легло, полагане на несортиран трошен камък по цялата ширина включително и банкета, подмяна на контактни стълбове и мрежа, демонтаж на съществуваща настилка и съществуващи бордюри, от полагане на настилка от бетонови павета, разкътрване и извозване на жп и пътна основа от трошен камък, отпадъци от инертни материали, бетонови парчета и др.

По време на строителните дейности по доизграждане на интермодалния терминал Пловдив се очаква да се образуват следните видове отпадъци:

##### **Опасни отпадъци**

- 1. Нехлорирани хидравлични масла на минерална основа с код 13 01 10\***, съгласно класификацията на отпадъците, Наредба № 2/23.07.2014 г.

Отработени хидравлични масла ще се генерират при технологична или аварийна/непредвидена подмяна на хидравлични масла от хидравличните системи на транспортно - строителна и монтажна техника, поради което количеството на отпадъка не може да се прогнозира.

Състав на отпадъците – нефтопродукти, високомолекулни въглеводороди.

Свойства по Приложение № 3 от Закона за управление на отпадъците (ЗУО) - НР 3; НР 6; НР 14.

- 2. Нехлорирани моторни, смазочни и масла за зъбни предавки на минерална основа с код 13 02 05\***, съгласно класификацията на отпадъците, Наредба № 2/23.07.2014 г.

Отработени масла от двигатели и редуктори ще се генерират при технологична или аварийна/непредвидена подмяна на маслата от автотранспортна и строително-монтажна техника, поради което количеството на отпадъка не може да се прогнозира.

Състав на отпадъците – нефтопродукти, високомолекулни въглеводороди.

Свойства по Приложение № 3 от Закона за управление на отпадъците (ЗУО) - НР 3; НР 6; НР 14.

**3. Земни маси, съдържащи опасни вещества с код 17 05 05\***, съгласно класификацията на отпадъците, Наредба № 2/23.07.2014 г.

Замърсени земни маси ще се генерират при аварийни ситуации на строително-монтажна и транспортна техника и изтичане на петролни масла/продукти, поради което количеството на отпадъка не може да се прогнозира.

Състав на отпадъците – почва, нефтопродукти, високомолекулни въглеводороди.

Свойства по Приложение № 3 от Закона за управление на отпадъците (ЗУО) - НР 3; НР 6.

**4. Маслени филтри с код 16 01 07\***, съгласно класификацията на отпадъците, Наредба № 2/23.07.2014 г.

Отработени маслени филтри ще се генерират при технологична или аварийна/непредвидена подмяна на маслата от автотранспортна и строително-монтажна техника и подмяна на отработените маслени филтри, поради което количеството на отпадъка не може да се прогнозира.

Състав на отпадъците – нефтопродукти, високомолекулни въглеводороди, импрегнирана целулоза.

Свойства по Приложение № 3 от Закона за управление на отпадъците (ЗУО) - НР 3; НР 6; НР 14.

**5. Спирачни течности с код 16 01 13\***, съгласно класификацията на отпадъците, Наредба № 2/23.07.2014 г.

Отработени спирачни течности ще се генерират при аварийна подмяна на спирачна течност от неизправни спирачни системи на обслужващите автомобили и строителна техника, поради което количеството на отпадъка не може да се прогнозира.

Състав на отпадъците – нефтопродукти, високомолекулни въглеводороди.

Свойства по Приложение № 3 от Закона за управление на отпадъците (ЗУО) - НР 6; НР 14.

**6. Антифризни течности с код, 16 01 14\***, съгласно класификацията на отпадъците, Наредба № 2/23.07.2014 г.

16 01 14\* – Антифризни течности, съдържащи опасни вещества

16 01 15 – Антифризни течности, различни от упоменатите в 16 01.14

Отработени антифризни течности ще се генерират при аварийна подмяна на охлаждащи двигателите течности от неизправни охладителни системи на обслужващите автомобили, строителна и монтажна техника, поради което количеството на отпадъка не може да се прогнозира.

Състав на отпадъците – етиленгликол, химични приставки.

Свойства по Приложение № 3 от Закона за управление на отпадъците (ЗУО) - НР 4.

**7. Оловни акумулаторни батерии с код 16 06 01\*,** съгласно класификацията на отпадъците, Наредба № 2/23.07.2014 г.

Отпадъкът ще се генерира при непредвидена подмяна на амортизирани акумулаторни батерии от автотранспортна и строително-монтажна техника, поради което количеството на отпадъка не може да се прогнозира.

Състав на отпадъка – олово, сярна киселина.

Свойства по Приложение № 3 от Закона за управление на отпадъците (ЗУО) - НР 5; НР 8; НР 14.

**8. Асфалтови смеси с код,** съгласно класификацията на отпадъците, Наредба № 2/23.07.2014 г.

17 03 01\* – Асфалтови смеси, съдържащи каменовъглен катран

17 03 02 – Асфалтови смеси, съдържащи други вещества, различни от упоменатите в 17 03 01

Отпадъкът ще се генерира при демонтаж на съществуваща настилка и съществуващи бордюри и от полагане на настилка от бетонови павета полагане на асфалтобетонена настилка и от фрезоване на съществуваща асфалтова настилка в района на изграждане на новата товаро-разтоварна площадка. Остатъци от асфалт (свързващ асфалтов пласт - биндер и износващ пласт) при повърхностното нанасяне на асфалтовите покрития.

Състав на отпадъците – минерални фракции, минерално брашно, битум, катран, асфалт и полимери.

Свойства по Приложение № 3 от Закона за управление на отпадъците (ЗУО) - НР 14.

Количество на отпадъка - непрогнозируемо на този етап. Количеството ще бъде определено при изготвяне на работния проект.

**9. Отпадъчни бои и лакове, съдържащи органични разтворители или други опасни вещества с код 08 01 11\*** съгласно класификацията на отпадъците, Наредба № 2/23.07.2014 г.

При довършителните дейности по съоръженията от инфраструктурата на терминала ще се генерират отпадъчни бои и лакове.

Състав на отпадъците – въглеродороди, смоли и др.

Свойства по Приложение № 3 от Закона за управление на отпадъците (ЗУО) - НР 3; НР 4, НР 5; НР 14.

Количество на отпадъка - 0.010 тона/за периода на строителство.

**10. Опаковки, съдържащи остатъци от опасни вещества или замърсени с опасни вещества с код 15 01 10\*, съгласно класификацията на отпадъците, Наредба № 2/23.07.2014 г.**

Пластмасови/метални опаковки от бои, лакове ще се генерират след изразходване на доставени бои и лакове за довършителни работи по съоръженията от инфраструктурата на терминала.

Състав на отпадъците: въглеродороди, пластмаса, стомана и др.

Свойства по Приложение № 3 от Закона за управление на отпадъците (ЗУО) - НР 3; НР 4, НР 5; НР 14.

Количество на отпадъка - 0.008 тона/за периода на строителните дейности.

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

Предвидено е подмяната на отработени масла от механизацията и транспортната техника да става в базата на организацията изпълнител на строителните работи или в специализирани сервиси. Отпадъците от обслужването на транспортната и строителна техника могат да се генерират предимно в аварийни ситуации, при които е необходимо подмяната на някои части, масла, филтри и консумативи. При аварийната подмяна на масла (хидравлични, моторни и др.), на маслени филтри, спирачни и антифризни течности, оловни акумулаторни батерии и при довършителни работи - отпадъчни бои и лакове, съдържащи органични разтворители или други опасни вещества, опаковки съдържащи остатъци от опасни вещества или замърсени с опасни вещества) на площадката на обекта е необходимо те да се събират в затваряеми метални съдове, при което да се осигурява и гарантира невъзможност от евентуални разливи. Събраните в затворени варели отпадъчни хидравлични масла от транспортната и строителна техника ще се предават за транспортиране на фирма,



притежаваща регистрационен документ съгласно ЗУО. Аварийната подмяна на консумативите трябва да се извършва на площадки с уплътнен изолационен материал, непозволяващ проникване на нефтопродукти в почвата.

Не се очаква генериране на големи количества опасни отпадъци при строителните дейности за доизграждане на ИМТ – Пловдив.

### **Строителни отпадъци**

#### **1. Земни маси, почва и камъни с кодове, съгласно класификацията на отпадъците, Наредба № 2/23.07.2014 г.**

17 05 04 – Почва и камъни, различни от упоменатите в 17 05 03

17 05 06 – Изкопни земни маси, различни от упоменатите в 17 05 05

Излишните, изкопани на обекта земни маси, които отговарят на проектните спецификации ще бъдат вложени отново в строежа, като за целта ще бъдат съхранявани на депо за земни маси. Излишните земни маси е желателно да бъдат предавани приоритетно за оползотворяване пред обезвреждане/депонирание.

#### **2. Отпадъчен бетон с код 17 01 01, съгласно класификацията на отпадъците, Наредба № 2/23.07.2014 г.**

Неизползваем бетон ще се генерира при изграждане на съоръженията - предмет на инвестиционното предложение, разрушаване на бетонови бордюри демонтаж и разрушаване на елементи от водостоци.

Състав на отпадъка – бетон.

Количество на отпадъка - непрогнозируемо на този етап. Количеството ще бъде определено при изготвяне на работния проект.

#### **3. Желязо и стомана с код 17 04 05, съгласно класификацията на отпадъците, Наредба № 2/23.07.2014 г.**

Отпадъчни материали от желязо и стомана ще се генерира при демонтиране на съществуваща ограда и монтаж на нова такава.

Състав на отпадъка – желязо и стомана.

Количество на отпадъка - непрогнозируемо на този етап. Количеството ще бъде определено при изготвяне на работния проект.

Демонтираните железен път и стрелки ще бъдат транспортирани в монтажнно-демонтажна база за разкомплектоване. Същите могат да се рециклират и повторно да се използват или да се предадат на външни фирми за оползотворяване и преработване.

#### **4. Дървесен материал с код 17 02 01, съгласно класификацията на отпадъците, Наредба № 2/23.07.2014 г.**

Отпадъчен дървесен материал (греди, дъски) ще се генерира при кофражни дейности при строително-монтажните работи.

Състав на отпадъка – дървесина, целулоза.

Количество на отпадъка - непрогнозируемо на този етап. Количеството ще бъде определено при изготвяне на работния проект.

**5. Излезли от употреба гуми с код 16 01 03, съгласно класификацията на отпадъците, Наредба № 2/23.07.2014 г.**

От аварийна подмяна на гуми на транспортна и строителна техника, поради което количество на отпадъка не може да се прогнозира.

Състав на отпадъка – синтетичен каучук.

Свойства по Приложение № 3 от Закона за управление на отпадъците (ЗУО) - НР 3; НР 7, НР 14.

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). Генерираните отпадъци ще се предават за транспортиране и последващо третиране на физически или юридически лица, притежаваща регистрационен документ и/или разрешение по чл. 67 съгласно ЗУО.

Освен разгледаните отпадъци, в района на строителната площадка ще се генерират отпадъци и след приключване на строителните дейности, основно при окончателно почистване на площадки за временно съхранение на земни и скални маси, хумусен слой и строителни отпадъци, складови площи за инертни строителни материали.

**Битови отпадъци**

**1. Смесени битови отпадъци с код 20 03 01, съгласно класификацията на отпадъците, Наредба № 2/23.07.2014 г.**

В периода на изпълнение на дейностите по доизграждане на интермодалния терминал Пловдив ще се генерират битови отпадъци от жизнената дейност на работещите.

Количество на отпадъка – непрогнозируемо, в зависимост от броя на работниците и обслужващия персонал на превозни средства и строително-монтажни машини - 0.035 кг/човек/ден.

Очакваните битови отпадъци, които ще се генерират при строително-монтажните работи, са в малки количества, предвид мащабите на обекта. Генерираните битови отпадъци от работещите на строителната площадка ще се събират в специални контейнери и ще се предават за транспортиране на фирма, извършваща дейностите по сметосъбиране и сметоизвозване до депо за битови отпадъци.

По време на експлоатацията от персонала, работещ на територията на ИМТ, както и от клиентите на терминала, ще се образуват битови отпадъци, които ще се събират и извозват от съответните общински фирми по сметоизвозване със специализиран транспорт до депо за битови отпадъци.

#### **Отпадъчни води**

При доизграждането на съоръжението се предвижда новите ВиК мрежи да бъдат включени към изградените такива на площадката на терминала. ВиК мрежата на територията на терминала е защитена от най-близкото населено място.

При експлоатацията на интермодален терминал Пловдив се очаква да се генерират незначителни количества битови отпадъчни води, в резултат от дейността на персонала по обслужване на терминала.

#### **д) Замърсяване и вредно въздействие; дискомфорт на околната среда**

Реализацията на инвестиционното предложение може да доведе до дискомфорт по време на строителните работи по доизграждане на интермодалния терминал чрез възможно повишаване на шумовите нива и запрашеност от използваната техника върху ограничени територии в района.

Евентуалните замърсявания се очакват при отделяне на ограничени количества вредни емисии на вещества в атмосферата в резултат от работата на строителната техника.

В резултат от реализацията на инвестиционното предложение не се очаква наднормено замърсяване и дискомфорт на околната среда.

#### **е) Риск от големи аварии и/или бедствия, които са свързани с инвестиционното предложение**

По своята същност дейностите по реализацията на инвестиционното предложение няма да създадат сериозен риск от аварии и инциденти, които да доведат до замърсяване и увреждане на околната среда и застрашаващи човешкото здраве.

#### **Риск от инциденти по време на строителството**

Възможните рискове от инциденти са свързани с организацията и безопасността по време на СМР (в това число монтирането на съобщителни кабелни мрежи и на мрежи високо и ниско напрежение) и с организацията и безопасността на движението в района на строителната площадка.

Рисковете от аварии и инциденти произтичат преди всичко от неспазване на техниката за безопасни условия на труд по време на строително-монтажните работи.

За изпълнението на проекта се изработва План за безопасност и здраве, в който се залагат мерки и изисквания за осигуряване на безопасност и здраве при извършване на СМР.

Определени изисквания се поставят при изпълнение на всеки вид строителна дейност, където всяко работно място по принцип е потенциално опасно от възникване на инциденти. Това налага всеки работник да е инструктиран за работното си място и за съответния вид строителна дейност, която трябва да изпълнява. Особено внимание заслужава обучението на работниците и изискванията за квалификация. Всички строителни работници и механизатори трябва да имат необходимите средства за лична защита.

При нарушение на Плана за безопасност и здраве и при нарушена технологична последователност на СМР в съответствие с предварително изготвен „Работен проект за организация и изпълнение на строителството (РПОИС)” са възможни аварийни замърсявания и инциденти по време на строителството.

#### **Риск от инциденти по време на експлоатацията**

Произтичат от неспазване правилата за движение на превозните средства в рамките на площадката на терминала, както и непредвидими аварийни ситуации.

Най-тежко, но невъзможно да се предвиди, е залповото аварийно замърсяване, което би се получило вследствие аварийно разливане на нефтопродукти или други опасни вещества в течно състояние. Залповите замърсявания са епизодични, силно пространствено ограничени, с голяма интензивност и с много малка вероятност от възникване във всеки момент на територията на площадката на терминала.

Потенциално застрашени в случая са повърхностните, подземните води и почвеното покритие на площадката. В тези ситуации е препоръчително допуснатите замърсявания да бъдат отстранени своевременно, за да се предотврати замърсяване с опасни вещества на прилежащите територии.

Аварийните ситуации и последствията от тях могат да се ограничат само при стриктно спазване на правилата за движение и работа на площадката на терминала.

**ж) Рискове за човешкото здраве поради неблагоприятно въздействие върху факторите на жизнената среда по смисъла на § 1, т. 12 от допълнителните разпоредби на Закона за здравето.**

#### **Рискове за човешкото здраве по време на строителството**

По време на строителството, рисковете от инциденти се определят от вида на извършваните дейности (транспортни, изкопни, строителни, монтажни, заваръчни и т.н.) и са свързани с вероятността от възникване на трудови злополуки и травми. Задължително е стриктно да се спазват изискванията за безопасност, правилата и инструкциите за работа с механизацията, машините, съоръженията, тежкотоварния транспорт и др.

Рисковете за човешкото здраве произтичат и от условията за работа на открито – много ниски температури през зимата или много високи през лятото, шум, вибрации прах, изгорели газове от транспортната и строителната механизация.

### **Рискове за човешкото здраве по време на експлоатация на терминала**

По време на експлоатацията основните рискове за човешкото здраве може да възникнат при аварийни ситуации от залпови замърсявания.

Необходимо е да бъде разработен план за действие при аварийни ситуации, в който да бъдат предвидени мерки както за действия при аварийни ситуации, така и действия при стихийни бедствия като земетресения, наводнения, снегонавявания и др.

### **II.2. Местоположение на площадката, включително необходима площ за временни дейности по време на строителството**

Инвестиционното предложение за Доизграждане на интермодален терминал Пловдив ще се реализира върху част от площадката на терминала, като не са необходими допълнителни площи, за които да се провеждат процедури по одобряване на ПУП и отчуждаване за засегнатите територии.

Площадката на терминала е разположена в границите на административна област Пловдив, Община Родопи, землището на с. Златитрап. За реализирането на проект „Изграждане на интермодален терминал в Южен централен район за планиране България – Пловдив”, са разглеждани и оценени четири варианта по отношение местоположението на обекта и е избрана площадка Тодор Каблешков.

Избраното местоположение на интермодален терминал в област Пловдив е с голямо геостратегическо и икономическо значение в регионален, национален и общо европейски аспект. Област и град Пловдив са пресечна точка на няколко от най-големите европейски транспортни коридори, а именно:

- Транспортен коридор IV – Калафат (Румъния)-Видин-София-Кулата-Промехон (Гърция) и София-Пловдив-Свиленград-граница с Турция (Транс-европейска ос 22);
- Транспортен коридор VIII – граница с Македония-Гюешево-София-Пловдив-Бургас/Варна;
- Транспортен коридор X – граница с Югославия-Калотина-София, към Пловдив-Димитровград-граница с Турция.

Територията на площадка, където е изграден интермодалния терминал, не засяга защитени територии по смисъла на Закон за защитените територии и защитени зони от екологичната мрежа НАТУРА 2000. Намиращите се в региона защитени зони са: BG0000578 „Река Марица”, определена за опазване на природните местообитания на дивата флора и фауна и BG0002087 „Марица–Първомай”, определена за опазване на дивите птици.

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

Проектът не предвижда изграждане на нови пътни връзки или промяна на съществуващата пътна инфраструктура.

Реализацията на инвестиционното предложение не е свързано с трансгранични въздействия.

Строителният обект ще бъде обслужван от прилежащите пътища от републиканската и общинска пътна мрежа за транспорт на суровини и материали при изпълнението на проекта. Не се налага промяна на съществуващата пътна инфраструктура или изграждането на временни пътища. Не са необходими допълнителни площи за временни дейности по време на строителството.

### **II.3. Описание на основните процеси (по проспектни данни), капацитет, включително на дейностите и съоръженията, в които се очаква да са налични опасни вещества от приложение № 3 към ЗООС**

Основният технологичен процес при експлоатацията на инвестиционното предложение е предлагане на услуги по товарене, разтоварване и претоварване на интермодални транспортни единици между ж.п. транспорт и автомобилен шосеен транспорт. Съпътстващ процес е временното съхранение на интермодалните единици и тяхното преразпределение по дестинация.

Съгласно инвестиционното предложение е предвидено изграждане на три нови железопътни коловози и нова товаро-разтоварна площадка.

Проектирането на новите железопътни коловози е направено, като са извършени геодезически измервания, създаден е цифров модел на терена и са нанесени железопътни коловози, жп стрелки, съоръжения, стълбове, водостоци, светофори и др. Проектирането на осите на новите железопътни коловози в план е съобразено със следните основни ограничения:

- границите на имота, собственост на НЮЖИ;
- съществуващите жп коловози и техните стрелкови връзки;
- съществуващите съоръжения – стълбове от контактната мрежа, конструкцията на козирката при автомобилния портал, шахти на тръбната кабелопроводна мрежа и осветителни пилони.

Основните видове работи, които ще се извършат при доизграждане на ИМТ-Пловдив, са:

1. Железопътни работи – оформяне на легло, изпълнение на жп призмата с инертен материал, полагане на релсов път, изпълнение на контактна мрежа; сигнализация.

Долното строене на коловозите се изпълнява със защитен пласт с дебелина 0.20 м и напречен наклон от 5 %. Минималните изисквани стойности за деформационен модул е съгласно Наредба 55, чл. 47 (2) „Нови линии и цялостни реконструкции за железопътни линии III категория и гарови коловози“, както следва:

- земна основна площадка – 20 МРа;
- основна площадка – 40 МРа.

## 2. Пътни работи

- земни работи - изкоп на хумус, изкоп на неподходящ повърхностен пласт, изкоп на земни маси;
- при наличие на хумус – разделното му депониране и последващо използване при изпълнение на проекта за ландшафтно оформяне;
- изпълнение на пътното легло – скален материал с подбрана зърнометрия за основни пластове и нефракциониран скален материал за банкети, бетонови бордюри;
- асфалтови работи - доставяне и полагане на асфалтова смес за долен слой на покритието (биндер), за профилиране и изравняване на пластове с различна дебелина и ширина, доставяне и полагане на плътен асфалтобетон за износващ пласт, направа на първи (свързващ) битумен разлив за връзка, доставка и полагане на асфалтова смес за основа.

Съществуващата товаро-разтоварна площадка е предвидено да се разшири до коловоз 3Г, като в края на площадката е проектирана подпорна стена, която да устои на концентрираните натискови сили от мобилния кран. Подпорната стена ще се изгради до ниво кота глава релса на коловоз 3Г. Напречният наклон на площадката е 1 % в посока към зелената площ.

Пластовете, изграждащи товаро-разтоварната площадка, са същите както при застроената зона:

- материал за зона "А"/0-75/ - 40 см;
- несортиран трошен камък /0-75/ - 37 см;
- несортиран трошен камък /0-40/ - 30 см;
- пясъчна възглавница – 5 см;
- бетонови павеа – 8 см.

## 3. Отводнителни работи

1Г коловоз се отводнява в съществуващия дренаж, който е разположен между коловози 1Г и 2Г. Коловозът от стрелка №101 до товаро-разтоварната площадка се отводнява чрез канавка ЕКТ 200/50, която се включва в съществуващата канавка. Коловозът в зоната на преминаване през товаро-разтоварната площадка се отводнява с дренаж. В същия участък за отводняване на площадката е предвиден линеен отводнител.

След стрелка №103 коловози 3Г и 4Г се отводняват с дренаж разположен между тях.

Всички новопроектирани дренажи е предвидено да се заустят в съществуващия събирателен канал изграден в средата на товаро-разтоварната площадка (в зелената площ).

Новопроектираната площадка е с наклон към зелените площи и ще се отводнява в нови линейни отводнителни, които ще се изградят между съществуващите точкови отводнителни и в които ще се заустват.

#### 4. Маркировка

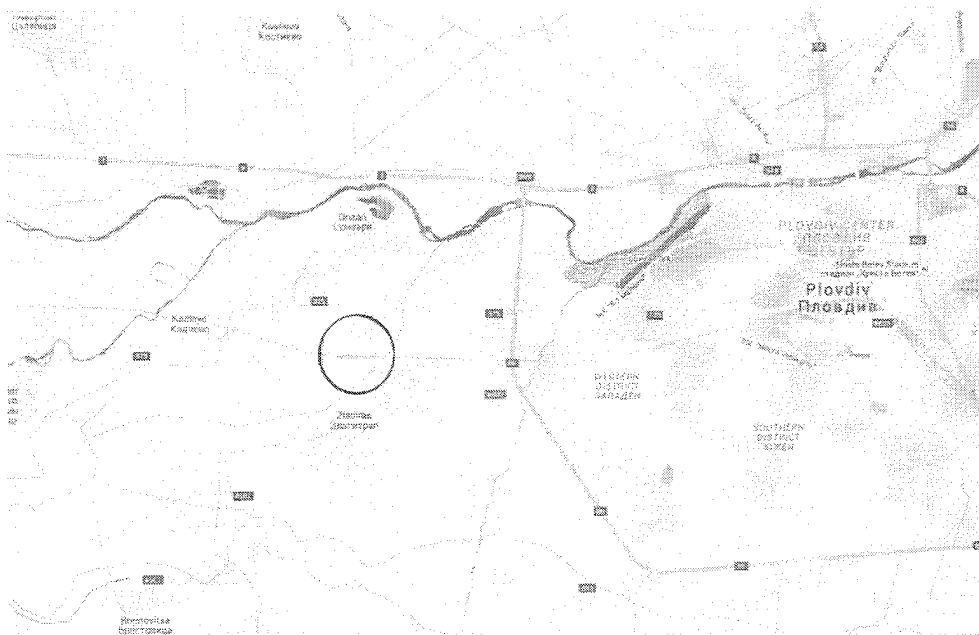
- Доставка на консумативи за хоризонтална пътна маркировка и съоръжения за вертикална сигнализация;

По време на експлоатацията ще се извършват дейности, свързани с обслужването на терминала.

#### **II.4. Схема на нова или промяна на съществуваща пътна инфраструктура**

Самото реализиране на инвестиционното предложение за доизграждане на интермодален терминал Пловдив не е свързано с изграждане на нова и промяна на съществуващата пътна инфраструктура.

Обектът е свързан с републиканската пътна мрежа с пътна връзка, с дължина около 262 m, която свързва терминала с рехабилитиран участък (775 m до отбивката към ИМТ) от общински път - IV-то класен път PDV-1251. Пътят свързва село Златитрап с републикански път № III-375, известен като „Пещерско шосе“. Чрез републикански път № III-375 интермодалният терминал има автомобилна връзка с републикански път № II-86, а от него, чрез републикански път № III-805, има автомобилна връзка с автомагистрала „Тракия“ – А1.



 местоположение на терминала

#### **II.5. Програма за дейностите, включително за строителство, експлоатация и фазите на закриване, възстановяване и последващо използване**



Инвестиционното предложение ще се реализира след приключване на процедурата по преценка за необходимостта от извършване на ОВОС или след получаване на положително решение по ОВОС в случай, че се изисква провеждане на процедура по задължителна ОВОС.

Дейностите по доизграждане на Интермодален терминал Пловдив, ще се осъществят в рамките на концесионната площ. Предвиденото строителство ще се осъществи в рамките на неизползваната 1/3 площ от площадката на терминала. Поради това не се налага провеждането на процедури по одобряване на ПУП и отчуждителни процедури за новите площи.

Началото на строителството ще започне след издаване на разрешение за строеж

Всеки един от разработените два варианта се предвижда да се изгради в две фази и ще бъде финансирано със собствени средства.

### ***Вариант 1***

Фаза 1 – предвижда изграждане на коловоз 1Г, стрелка №102 и жп връзката ѝ със стрелка №10, както и полагането на стрелка №101 на изтеглителния коловоз и изграждане на 100/125 м железен път след отклонението на стрелка №101.

Фаза 2 – предвижда изграждане на стрелка №103, терминални коловози 3Г и 4Г и връзката им със стрелка №101 до изградения участък на Фаза 1. На Фаза 2 ще се изпълни и разширяването на терминалната товаро-разтоварна площадка.

### ***Вариант 2***

Фаза 1 – предвижда изграждане на коловоз 1Г, на ляво-лява стрелка №10-101, стрелка №102, жп връзката между стрелка №101 и стрелка №102. След отклонението на стрелка №101 ще се изгради 75/90 м железен път.

Фаза 2 – предвижда изграждане на стрелка №103, терминални коловози 3Г и 4Г и връзката им с ляво-лявата стрелка №101 до изградения участък на Фаза 1. На Фаза 2 ще се изпълни и разширяването на терминалната товаро-разтоварна площадка.

Всички дейности, свързани със строителството: основните строителни работи, третирането и съхранението на излишните земни маси, почва и камъни, временното съхранение на хумус, строителните работи, крайната фаза по приключването му (почистването на строителните площи, както и рекултивацията на засегнатите по време на строителството терени) и пускането на обекта в експлоатация, се представят в програма от фирмата - изпълнител на строежа, след съгласуване на проектната документация с компетентните органи и издаването на разрешение за строеж.

Предвижда се дълготрайно ползване на интермодалния терминал. В периода на експлоатация периодично се прави поддръжка и ремонт на съоръженията, когато това се наложи. Програмата за тези дейности се залага в проекта за организация на строителството, придружаваща техническия проект.

## II.6. Предлагани методи на строителство

Дейностите по изпълнение на СМР по доизграждане на терминала ще се извършат по одобрени проекти съгласно изискванията на Закона за устройство на територията, разработени в съответствие със строителните, техническите, противопожарните, санитарно-хигиенните и екологичните норми и стандарти.

Основните строителни дейности са:

- *земни работи* - отстраняване на хумуса и временното му депониране в границите на строителната площадка; изкопни работи за оформяне на земното легло на новите коловози; полагане на несортиран трошен камък, битумизиран трошен камък, неплътен и плътен асфалтобетон и асфалтова настилка; рекултивация на нарушените терени;

- *комплексни строителни работи* (кофражи, армиране, изливане на бетон);

- *монтажни работи* - основно заваръчни работи на стоманените съоръжения;

- *транспортиране* – превоз на земни маси, строителни материали и оборудване от/до складови бази по републиканската пътна мрежа.

Всички предвидени строителни операции ще бъдат обхванати в ПБЗ, приложен към проекта, с регламенти за мероприятия и дейности, осигуряващи безопасност при работа с видовете материали, строителна техника и др.

## II.2. Доказване на необходимостта от инвестиционното предложение

Реализирането на дейности по доизграждане на въведения в редовна експлоатация интермодален терминал в Южен централен район на планиране в България – Пловдив ще удовлетвори нуждите за осъществяване на ефективно транспортиране на големи обеми товари и предлагане на претоварване на интермодални транспортни единици между жп транспорт и автомобилен шосеен транспорт.

Интермодален терминал Пловдив обслужва главно товари от и за Южен централен район на планиране – областите Пловдив, Пазарджик, Смолян, Кърджали, Хасково и прилежащата област Стара Загора, като основният товаропоток се очаква да бъде от и за страните от Централна и Западна Европа.

Терминалът има стратегическо и икономическо значение в регионален, национален и общоевропейски аспект. Основната цел е да се постигне подобряване на интермодалността в югоизточния регион на Европейския съюз, чрез създаване на условия за оптимално взаимодействие и интеграция на различните видове транспорт. Цели се привличането на товари за превоз от автомобилния към железопътния транспорт, намаляване времето за транспорт на контейнери, постигане на по-висока сигурност и безопасност на превозите, както и намаляване на товарния трафик по пътищата.

Предназначението на проекта е оптимизиране на съществуващата инфраструктура и подобряване качеството на предоставяните транспортни услуги в региона на град Пловдив, което ще допринесе за общото икономическо развитие на регионално и национално ниво.

Във връзка с необходимостта от увеличаване на капацитета на ИМТ-Пловдив се предвижда проектиране на три нови товаро-разтоварни коловози - 1Г, 3Г и 4Г и разширяване на товаро-разтоварната площадка в посока север. При проектирането на новите коловози се цели по единия от двата северни коловоза (3Г или 4Г) да се композира/приеме състав от 17 вагона, за които трябва да се осигури полезна дължина от 585 м.

Новите коловози 1Г, 3Г и 4Г са неелектрифицирани и не са включени в маршрутно-компютърната централизация (МКЦ) на гара Тодор Каблешков. Коловозите са проектирани за скорост до 40 км/ч, III категория, при осово натоварване 22.5 т/ос и със строителен габарит 1СМ-2.

**II.8. План, карти и снимки, показващи границите на инвестиционното предложение, даващи информация за физическите, природните и антропогенните характеристики, както и за разположените в близост елементи от Националната екологична мрежа и най-близко разположените обекти, подлежащи на здравна защита, и отстоянията до тях.**

#### **Генерален план - Приложение 2**

В административно отношение Интермодалният терминал попада в границите на административна област Пловдив. Намира се северно от жп гара Тодор Каблешков, която е между жп гарите Пловдив и Стамболийски на I-ва главна, двойна електрифицирана жп линия Калотина запад – София – Пловдив – Свиленград.

Обектът е разположен на площадка в землището на с. Златитрап, община Родопи. Част от площадката е ситуирана върху жп гара Тодор Каблешков - имот 31036.5132. Останалата част попада върху земеделски земи - частна и общинска собственост, за които са проведени процедури по одобряване на ПУП-ПП и отчуждителни процедури за придобиване на земята за държавни нужди.

Теренът на обекта е равнинен, в близост (над 3,5 km) минава р. Марица. Територията на площадка, където е изграден интермодалния терминал, не засяга защитени територии по смисъла на Закон за защитените територии и защитени зони от екологичната мрежа НАТУРА 2000. Намиращите се в региона защитени зони са: BG0000578 „Река Марица”, определена за опазване на природните местообитания на дивата флора и фауна и BG0002087 „Марица–Първомай”, определена за опазване на дивите птици.

Територията на обекта е извънселищна. Около него няма други промишлени предприятия.

Площ на площадката според координатите по контура на границата (**Приложение №3**) е 71 438 кв.м

За обекта на концесията „Интермодален терминал в Южен централен район на планиране в България - Пловдив“ е изработен проект за ПУП-ПРЗ и ПП, който съгласно решенията на протокол № 5/19.04.2012г. на ОЕСУТ при община Родопи и решенията на Националния експертен съвет по устройство на територията и регионална политика (НЕСУТРП) при МРРБ, отразени в протокол № УТ-01-02-36/25.10.2012г. и приет със заповед № РД-01-14-495/01.03.2012г. на министъра на регионалното развитие и благоустройството е одобрен ПУП – ПРЗ и ПП за обект „Интермодален терминал в Южен централен район на планиране в България - Пловдив“ – УПИ VII – 022062, 0220+8, 022070, 022071, 022072, 022074, 022081, 022082, 022090, 022106, 022108, 022109, 022129, 022130, 022131, 022132, 022147, 022148, 022166, 022177, 022178, 022179, 022180, 022181, 022209, 022210, 022211, 022226, 022227, 022228, 022229 за „транспортна инфраструктура, складова и обслужваща дейност“, като определя устройствена зона „предимно производствена“. За поземлените имоти, попадащи в регулационните граници на УПИ VII, са съставени Актове за публична държавна собственост и скици.

В концесионната площ се включват необходимите площи за извършване на дейността: път за контейнерен челен товарач; пътица за натоварване и разтоварване; площадки за складиране; резервна складова площ; път за товарни автомобили; входна и изходна жп линии; входен и изходен портал; жп линия за формиране на жп състав; обходна жп линия; регистрационен и логистичен център; площадка паркинг за товарни автомобили; бензиностанция и автомивка; търговска площ; осветление; складова площ за хладилни контейнери с ел. захранване; ограда на площадката.

## **II.9. Съществуващо земеползване по границите на площадката или трасето на инвестиционното предложение**

Инвестиционното предложение за доизграждане на Интермодален терминал Пловдив, ще се осъществи в рамките на концесионната площ и спрямо условията от концесионния договор съгласно който дружеството „Терминали“ ЕАД е определено като концесионер и оператор на ИМТ- Пловдив. Обща концесионна площ е в размер на 77342 м<sup>2</sup>, като използваната площ в момента е 2/3 от общата площ. Предвиденото строителство ще се осъществи в рамките на неизползваната 1/3 площ от площадката на терминала.

С Решение № 625 на Министерския съвет от 18.10.2013 г. за отчуждаване на имоти и части от имоти – частна собственост, за държавна нужда за изграждане на обект "Интермодален терминал в Южен – Централен район на планиране в България – Пловдив" на територията на община "Родопи", област Пловдив (Обн., ДВ, бр. 100 от 19.11.2013 г.) за държавна нужда за изграждане на обект "Интермодален терминал в Южен – Централен район

на планиране в България – Пловдив", съгласно влязъл в сила план за регулация и застрояване и парцеларен план, одобрен със Заповед № РД-02-14-2824 на заместник-министъра на регионалното развитие и благоустройството от 22 ноември 2012 г., са отчуждени имоти и части от имоти – частна собственост, намиращи се в землището на с. Златитрап, община "Родопи", област Пловдив.

**II.10. Чувствителни територии, в т. ч. чувствителни зони, уязвими зони, защитени зони, санитарно-охранителни зони около водоизточниците и съоръженията за питейно-битово водоснабдяване и около водоизточниците на минерални води, използвани за лечебни, профилактични, питейни и хигиенни нужди и др.; Национална екологична мрежа.**

Територията на площадка, където е изграден интермодалния терминал, не засяга защитени територии по смисъла на Закон за защитените територии и защитени зони от екологичната мрежа НАТУРА 2000. Намиращите се в близост защитени зони са: BG0000578 „Река Марица“, определена за опазване на природните местообитания на дивата флора и фауна и BG0002087 „Марица–Първомай“, определена за опазване на дивите птици.

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

В близост до обектите на инвестиционното предложение не са разположени и не се засягат санитарно-охранителни зони и водоизточници за ПБВ и не се засягат обекти на културното наследство.

**II.11. Други дейности, свързани с инвестиционното предложение (например добив на строителни материали, нов водопровод, добив или пренасяне на енергия, жилищно строителство, третиране на отпадъчните води)**

Не се предвиждат други дейности, свързани с инвестиционното предложение.

**II.12. Необходимост от други разрешителни, свързани с инвестиционното предложение**

По-долу са обобщени основните разрешения, съгласувания и процедури, свързани с реализацията на проекта в контекста на спазване на националното законодателство по околна среда, които са необходими успоредно или след приключване с постановен административен акт на настоящата процедура по Преценяване на необходимостта от ОВОС:

1. Одобряване на технически проекти по всички части за изпълнение на новите коловози и съоръжения;

2. Съгласие и определяне на място за депониране на земни маси по реда на Закона за управление на отпадъците, съгласуване с общинската администрация, в която попада площадката за депониране;

3. Разрешение за строеж по реда на ЗУТ с компетентен орган МРРБ.

За реализиране на инвестиционното предложение е необходимо да се получат съпътстващите строителството и въвеждане в експлоатация на обекта документи.

По отношение на екологичното законодателство инвестиционното предложение е свързано с необходимост от издаване на Решение за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС и оценка на съвместимост.

За съпътстващите дейности (реконструкция на оптични кабели и мрежи) не е необходимо издаване на разрешително.

При изпълнението на дейностите по доизграждането на ИМТ - Пловдив няма да се засягат речни корита и водни обекти и не е необходимо издаване на разрешително за ползване на воден обект по смисъла на чл. 46 от Закона за водите.

**III. Местоположение на инвестиционното предложение, което може да окаже отрицателно въздействие върху нестабилните екологични характеристики на географските райони, поради което тези характеристики трябва да се вземат под внимание, и по-конкретно:**

**III.1. Съществуващо и одобрено земеползване;**

За „Интермодален терминал в Южен централен район на планиране в България – Пловдив“ - обект на железопътната инфраструктура на Република България, е изработен проект за ПУП – ПРЗ и ПП, който съгласно решенията на протокол № 5 от 19.04.2012 г. на ОЕСУТ при Община „Родопи“ и решенията на Националния експертен съвет по устройство на територията и регионална политика (НЕСУТРП) при МРРБ, отразени в протокол № УТ-01-02-36 от 25.10.2012 г. на НЕСУТРП е приет със Заповед № РД-01-14-495 от 1.03.2012 г. и Заповед № РД-02-14-2824 от 22 ноември 2012 г. на министъра на регионалното развитие и благоустройството (Обн., ДВ, бр. 99 от 14.12.2012 г.) е одобрен подробен устройствен план – план за регулация и застрояване за обект „Интермодален терминал в Южен централен район за планиране в България – Пловдив“ – УПИ VII-022062, 022068, 022070, 022071, 022072, 022074, 022081, 022082 022090, 022106, 022108, 022109, 022129, 022130, 022131, 022132, 022147, 022148, 022166, 022177, 022178, 022179, 022180, 022181, 022209, 022210, 022211, 022226, 022227, 022228, 022229 за „транспортна инфраструктура, складова и обслужваща дейност“. Определена е устройствена зона „предимно производствена“ – „Пп1“.

Предвиденото строителство ще се осъществи в рамките на неизползваната 1/3 площ от площадката на терминала, което не налага провеждането на процедури по одобряване на ПУП и отчуждаване на допълнителни терени.

По време на експлоатацията няма да има вредни влияния върху земеделски земи в близост до интермодалния терминал.

**III.2. Мочурища, крайречни области, речни устия;**

**III.3. Крайбрежни зони и морска околна среда;**

**III.4. Планински и горски райони;**

Площадката на ИМТ-Пловдив и дейностите по неговото доизграждане не засягат мочурища, крайречни области, речни устия, крайбрежни зони, морска околна среда, планински и горски райони.

**III.5. Защитени със закон територии;**

**III.6. Засегнати елементи от Националната екологична мрежа;**

Предвижданията на инвестиционното предложение за доизграждане на ИМТ – Пловдив не засягат защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии, както и защитени зони по смисъла на Закона за биологичното разнообразие.

### **III.7. Ландшафт и обекти с историческа, културна или археологическа стойност;**

От реализацията на инвестиционното предложение не се очаква отрицателно въздействие върху ландшафта и влошаване на качествата му, тъй като доизграждането на интермодалния терминал ще се осъществи в границите на терминала. Реализацията на инвестиционното предложение няма да предизвика съществени изменения в структурата и функционирането на ландшафта, които да предизвикат нарушения на екологичното равновесие в района. Ландшафтът в района се определя като устойчив.

### **III.8. Територии и/или зони и обекти със специфичен санитарен статут или подлежащи на здравна защита.**

Предвижданията на инвестиционното предложение за доизграждане на ИМТ – Пловдив не засягат територии и/или зони и обекти със специфичен санитарен статут или подлежащи на здравна защита.



**III.9. Тип и характеристики на потенциалното въздействие върху околната среда, като се вземат предвид вероятните значителни последици за околната среда вследствие на реализацията на инвестиционното предложение:**

**1. Въздействие върху населението и човешкото здраве, материалните активи, културното наследство, въздуха, водата, почвата, земните недра, ландшафта, климата, биологичното разнообразие и неговите елементи и защитените територии.**

#### **1.1. Човешко здраве**

Главните рискови фактори за здравето на работниците, ангажирани с изграждането на инвестиционното предложение, са праха, токсичните вредности, шума, общите и локални вибрации, неблагоприятния микроклимат, физическото натоварване. От химичните рискови фактори, представени като веществен състав, основно значение имат: полицикличните ароматни въглеводороди (ПАВ), тежките метали, въглеродния и азотни оксиди, въглероден диоксид, серния диоксид, катрани и др.

При строително-ремонтните дейности се прогнозира временно увеличение на емисиите на определени вредни вещества и фини прахови частици. Естеството на строително-монтажните работи включва изкопни и насипни работи, но не предопределя при строителството на обекта негативно въздействие върху здравния статус на обслужващия персонал и населението от намиращото се в близост населено място – с. Златитрап.

Трябва да се има предвид, че дейностите по доизграждане на терминала ще се извършват на открито и не се очакват наднормени нива на прахови емисии и емисии от изгорели газове.

Обемът на предвижданите строително-монтажни работи по време на доизграждане на интермодалния терминал не е предпоставка за негативно въздействие върху здравния статус на работещите и населението.

При строително-монтажните работи всички работни места са рискови, което налага преди започване на реализирането на инвестиционното предложение да се разработи План за безопасност и здраве.

Всички работници трябва да бъдат запознати с Плана за безопасност и здраве, да бъдат инструктирани за специфичните условия на обекта и възможните рискови ситуации и да имат застраховки.

Категорията на обекта налага преди етапа на изпълнение на обекта да се определи Координатор по безопасност и здраве, който заедно с техническото ръководство на обекта са лично отговорни за:

- създаване на условия за безопасност и здравословни условия на труд на работниците;

- недопускане на лица без необходимата медицинска годност и квалификация и без предварителен инструктаж;
- незабавно прекратяване на работа при наличие на токсини, пожароопасни и други подобни условия, опасни за здравето на работниците, както и при неблагоприятни климатични условия;
- правилно складиране и съхраняване на строителни и други материали и оборудване;
- изправността, обезопасяването и правилната експлоатация на машини, механизми, инструменти и други;
- осигуряване и поддържане в изправност на преносима аптечка с медикаменти, превързочни материали и средства за първа помощ;
- оказване на първа медицинска помощ при евентуални злополуки и травми;
- информиране на работниците за телефонните номера на най-близкото медицинско заведение;

Необходимо е изпълнителят на проекта да осигури на работниците специално работно облекло и лични предпазни средства, като се извършва непрекъснат ежедневен контрол за тяхното използване.

В заключение може да се обобщи, че здравният риск се прогнозира като много нисък и строителството и експлоатацията на обекта няма да доведе до промяна в здравно-хигиенните аспекти на околната среда и здравния статус на населението.

При спазване на изискванията на трудовата хигиена, неблагоприятното въздействие върху работния персонал на обекта също ще е силно ограничено.

## **1.2. Материални активи**

В резултат на реализирането на инвестиционното предложение няма да бъдат засегнати материални активи, в негативен контекст.

Дейностите по доизграждане на ИМТ-Пловдив може да се разглежда като придобиване на нови материални активи, тъй като се предвижда разширяване на терминала вследствие изчерпване на капацитета на съществуващите мощности и възникнала необходимост от увеличаване на работния капацитет.

Въздействието се определя като положително, пряко, дълготрайно, постоянно и необратимо както за периода на строителство, така и за периода на експлоатация.

## **1.3. Културно наследство**

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

#### 1.4. Атмосферен въздух

За неблагоприятното въздействие на атмосферния въздух в района на обекта допринасят известните особености на климата: безветрие, което значително ограничава възможностите за разсейване на замърсителите, поради преобладаващо тихо време, инверсии. Опесъчаването на пътищата през зимния период също води до повишаване на запрашаването. В района на обекта няма големи промишлени обекти, които да се явяват замърсители на атмосферния въздух.

В района на обекта е развита транспортна структура на автомобилния и железопътния транспорт. Пътната мрежа и комуникации са натоварени, което се отразява негативно върху качеството на атмосферния въздух. Отделяните от двигателите вредни вещества в състава на изгорелите газове (азотни оксиди, въглероден оксид, серни оксиди, сажди и летливи органични съединения) както и прахът, са в основата на замърсяването на приземния атмосферен слой.

##### **По време на строителството**

Вредни вещества в атмосферния въздух по време на строителството ще бъдат генерирани в резултат на неорганизираните емисии на прах от строителните площадки при:

- Процесите на изкопни и насипни работи;
- Дейности, свързани с демонтиране на железен път, монтаж на съществуваща настилка, съществуващи бордюри и бетонови облицовъчни канавки;
- Товаро-разтоварна дейност на насипни материали и строителни отпадъци.

Емисии на вредни вещества в атмосферния въздух се очакват и от отпадъчните газове, отделяни при работата на използваната механизация за строителство и от транспортни дейности в резултат на работата на различните строително-монтажни машини и на автомобилите с ДВГ.

Емисиите на вредни вещества от строителната механизация и транспортните средства ще зависят главно от възрастта и типа на машините и тяхната поддръжка, товарносимостта, както и от качеството и вида на използваните горива. Отпадъчните газове, отделени от строителната техника и транспортните средства (съгласно Методика за изчисляване по балансови методи на емисиите на вредни вещества, изпускани в атмосферния въздух, утвърдена от МОСВ през 2000 год.), са разделени на следните групи: - Първа група замърсители: серни оксиди (SO<sub>x</sub>), азотни оксиди (NO<sub>x</sub>), летливи органични съединения (ЛОС), метан (CH<sub>4</sub>), въглероден оксид (CO), въглероден диоксид (CO<sub>2</sub>), двуазотен оксид (N<sub>2</sub>O) и амоняк (NH<sub>3</sub>). - Тежки метали: кадмий (Cd) и олово (Pb). - Устойчиви органични замърсители (УОЗ): полициклически ароматни въглеводороди (ПАХ), диоксини и фурани (DIOX), полихлорирани бифенили (PCBs). - Частици (сажди).

Реализацията на инвестиционното предложение за доизграждане на „Интермодален терминал в Южен централен район на планиране в България – Пловдив“ не създава

предпоставки за замърсяване на атмосферния въздух поради ограниченото количество на отделяните вредни емисии – само по време на строителните работи и използването на ограничено количество техника, емитираща замърсители в атмосферния въздух.

С цел недопускане и намаляване на замърсяването с прах е необходимо да се спазват разпоредбите на чл. 70 от Наредба № 1 от 27 юни 2005 г. за норми за допустими емисии на вредни вещества (замърсители), изпускани в атмосферата от обекти и дейности с неподвижни източници на емисии. Наложително е да се предприемат мерки, като например периодично оросяване на временните пътища и площадки за временно съхранение на строителни материали и строителни отпадъци при много сухо и ветровито време, използване на покривала при транспортиране и съхранение на открито на прахообразни материали и вещества. След приключване на строителните работи инертните материали и генерираните строителни отпадъци своевременно ще се почистват, като отпадъците се извозят на отредените за оползотворяване или обезвреждане на строителни отпадъци места.

Замърсяването на атмосферния въздух през този период ще бъде незначително и в локален мащаб върху приземния слой на атмосферния въздух, краткосрочно за периода на строителство и в обхват до 50 м от площадката на терминала

#### **По време на експлоатация**

По време на експлоатацията се очакват минимални емисии на вредни вещества (ЕВВ) от дейностите по товарене и разтоварване интермодални транспортни единици (контейнери за транспорт на товари, сменяеми каросерии, полуремаркета или ремаркета), които ще се извършват на площадката на терминала.

### **1.5. Води**

Разглежданото инвестиционно предложение попада в обхвата на дейност на Басейнова дирекция за управление на водите – Източнореломорски район – Пловдив. Съгласно заключението в становище с изх. № ПУ-02-198(1)/12.12.2018г на БДИБР – Пловдив е посочено, че инвестиционното предложение е допустимо от гледна точка на ПУРБ на ИБР и постигане на целите на околната среда при спазване на следните условия:

1. Да не се допуска замърсяване на подземното водно тяло (BG3G000000Q013 Порови води в Кватернер – Горнотракийска низина и разположено под него подземно водно тяло BG3G000000NQ018 Порови води в Неоген-Кватернер-Пазарджик-Пловдивски район) и повърхностно водно тяло (BG3MA500R217 р. Марица от р. Вьча до р. Чепеларска, ГК-2, 4, 5 и 6 и Марковски колектор) от дейностите по реализиране и експлоатация на ИП.
2. Да се спазват предвидените забрани и ограничения за съответния пояс, посочени в заповед за учредяване № СОЗ-М-32/10.11.2005г.

Инвестиционното предложение не предвижда използването на повърхностни и подземни води, поради което както и не се очаква формирането на потоци отпадъчни води и заустването им в повърхностни водоприемници.

Дейностите по доизграждане на терминала не са свързани с използването на водни количества и поради тази причина.

Не се очаква замърсяване на повърхностни води, тъй като в обсега на подлежащата на доизграждане площадка на ИМТ-Пловдив няма повърхностни водни обекти, поради което няма да има промени в качествените им характеристики.

По време на експлоатацията на терминала при технологичните процеси на товарене и разтоварване на интермодални транспортни единици (контейнери за транспорт на товари, сменяеми каросерии, полуремаркета или ремаркета) няма да бъдат формирани производствени отпадъчни води. В проекта е предвидено ефективно отводняване на откритите площи и железопътните коловози чрез подходяща нивелета и напречни наклони и достатъчен брой отводнителни съоръжения - водостоци, канавки и дренажи.

Битовите отпадъчни води се формират и по време на строителството и по време на експлоатацията, от работещите на терминала и се заустват в изградената на площадката на терминала канализационна система.

За аварийните, кризисните ситуации и залпови замърсявания ще бъде разработен план с мерки за предотвратяване или преодоляването им.

През периода на строителството и по време на експлоатацията на ИМТ - Пловдив не се очаква значително въздействие върху подземните води.

## **1.6. Земи и почви**

Основните дейности при доизграждане на терминала, които ще окажат въздействия върху почвите, са свързани главно с изкопно-насипните земни работи.

Дейностите, от които се очаква въздействие върху почвите, са:

- Отнемане на хумусния слой;
- Изкопаване на земни маси до достигане на проектната дълбочина;
- Обратна засипка;
- Временно съхраняване на депа;
- Всички транспортни дейности и придвижване на техника на строителната площадка.

Възможно е замърсяване на почвите с нефтопродукти и гориво-смазочни материали при неспазване на правилата за безопасна работи и при случайни разливи в резултат на аварии.

Инвестиционното предложение не се очаква да въздейства негативно върху състоянието на земите и почвите на площадката на терминала, поради ограничената площ, необходима за доизграждането му.

По време на експлоатацията на терминала не се очаква отрицателно въздействие върху почвите на територията му.

### **1.7. Земни недра**

Въздействието върху земните недра се извършва главно през периода на строителството.

За изграждането на съоръженията при доизграждане на терминала ще се извършат изкопни работи за фундаменти. Имайки предвид малките размери на изкопите, въздействието върху геоложката основа ще бъде минимално (само в приповърхностния слой), а в участъци с по-дебела почвена покривка ще отсъства изцяло. Въздействието може да се характеризира като ограничено в участъците на изкопите.

По време на експлоатация на терминала практически няма вероятност и не се очаква негативно въздействие върху състоянието на земните недра.

### **1.8. Ландшафт**

От реализацията на инвестиционното предложение не се очаква отрицателно въздействие върху ландшафта и влошаване на качествата му, тъй като доизграждането на интермодалния терминал ще се осъществи в границите на терминала. Реализацията на инвестиционното предложение няма да предизвика съществени изменения в структурата и функционирането на ландшафта, които да предизвикат нарушения на екологичното равновесие в района. Ландшафтът в района се определя като устойчив.

### **1.9. Климат**

#### **По време на строителството**

При строителството не се очаква въздействие върху климата. Предвидената в проекта технология на СМР при доизграждане на терминала ще доведе до нарастване на запрашеността на въздуха в зоната на строителните работи, поради което ще трябва да се спазват препоръчаните мерки за смекчаване на въздействието.

Като цяло, предвид краткотрайността на въздействието, количествата прах от строителните дейности и отпадъчните газове от двигателите на транспортните машини и останалата техника няма да повлияят на локалните климатични условия. Измененията на характера на подложната повърхност не са с мащаби, че да доведат до промяна на климата в региона, поради което не се очаква въздействие върху климата по време на строителството.

При строителството не се очаква въздействие върху климата.

#### **По време на експлоатацията**

При експлоатацията на терминала не се очаква въздействие, тъй като няма да има изменения в характера на подложната повърхност и качеството на атмосферния въздух, а от там няма да има изменение в локалните климатични условия.

По време на експлоатацията не се очаква въздействие върху климата.

#### **1.10. Биологичното разнообразие и неговите елементи и защитените територии**

При реализиране на инвестиционното предложение за доизграждане на ИМТ-Пловдив ще се извършват строително-монтажни работи в рамките на площадката на терминала и на практика няма да се усвояват нови територии и няма да се засягат нови терени. Около площадката на терминала има предимно обработваеми земеделски земи.

Очакваните въздействия по време на строителство са разчистване на храсти и растителност при подготовка на основата за строителството на новите коловози в строителните граници на терминала.

По отношение на животинския свят не се очакват неблагоприятни въздействия.

Предвижданията на инвестиционното предложение за доизграждане на ИМТ – Пловдив са свързани с изпълнението на строително-ремонтни дейности на територията на терминала и не засягат защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии, както и защитени зони по смисъла на Закона за биологичното разнообразие от екологичната мрежа НАТУРА 2000.

Намиращите се в близост защитени зони са: BG0000578 „Река Марица”, определена за опазване на природните местообитания на дивата флора и фауна и BG0002087 „Марица–Първомай”, определена за опазване на дивите птици.

#### **1.11. Рискови енергийни източници**

##### **Шум**

Граничните стойности на нивото на шума за различните територии и устройствени зони са регламентирани в *Наредба №6 за показателите за шум в околната среда* (МЗ, МОСВ, 2006г.). За жилищни територии те са: ден – 55 dBA, вечер – 50 dBA и нощ – 45 dBA. За жилищни територии, подложени на въздействието на въздействието на релсов железопътен транспорт, те са: ден – 65 dBA, вечер – 60 dBA и нощ – 55 dBA. Периодите за оценка са: дневен (7.00 ч. – 19.00 ч.), вечерен (19.00 ч. – 23.00 ч.) и нощен (23.00 ч. – 7.00 ч.).

Реализирането на ИП е свързано с два периода, в които се излъчва шум в околната среда – строителство и експлоатация.

##### **По време на строителство**

По време на строителните работи от шума, създаван от пътно-строителната техника, няма да бъдат засегнати територии с нормиран шумов режим, поради значителната отдалеченост на площадката на терминала от най-близката жилищна зона на с. Златитрап.

Временни промени в акустичната среда на населените места ще има при транспортирането на строителни материали до строителния обект и при придвижване на строителна техника.

В обсега на строителната площадка очакваното шумово натоварване ще бъде в резултат от работата на строителната и транспортна техника и механизация, достигаща за някои до 85 – 100 dB A.

### **Етап строителство**

Строителната дейност ще се извършва през дневния период. Шумовото въздействие е отрицателно, периодично (през деня), за ограничен период от време до приключване на строителните работи в съответния участък.

За доизграждането на ИМТ се предвиждат различни по вид и обем строителни дейности: изграждане на нови коловози, изграждане на товаро – разтоварна площадка. Строителната дейност включва различни видове работи (изкопни, насипни, асфалтови, кофражни, бетонови, монтажни, транспортни и други), извършвани с традиционна строителна техника. Нивата на шума, излъчван от стандартно използваните машини, са: багер – 80 ÷ 98 dBA, челен товарач – 83 ÷ 86 dBA, булдозер – 88 ÷ 105 dBA, валяк – 88 ÷ 93 dBA, кран – 84 ÷ 95 dBA, бетонополагаща техника – 87 ÷ 94 dBA, асфалторазстилагч – 96 ÷ 104 dBA, машина за подбиване на траверси – 60 ÷ 98 dBA, товарни автомобили, вкл. бетоновози – 80 ÷ 88 dBA. На строителните площадки, в близост до работещата техника, очакваното еквивалентно ниво на шум е около 90 dBA.

Еквивалентното ниво на шума, създаван от обслужващия строителството товарен транспорт за доставка на необходимите материали и съоръжения и извозване на отпадъци, зависи от броя на курсовете и скоростта на движение на товарните коли. Цялата използвана механизация с изключение на обслужващия транспорт ще бъде съсредоточена на строителната площадка. Предполага се, че обслужващият транспорт ще бъде автомобилен. Автомобилният транспорт ще се движи по определени маршрути, съгласувани със съответните общини.

Може да се очаква наднормено шумово въздействие върху съседните на площадката терени, които са предимно земеделски земи.

За ограничаване на шумовото въздействие от строителната дейност и обслужващия транспорт са подходящи преди всичко организационни мерки - ограничаване на скоростта на движение по избран маршрут, добро техническо състояние на използваната техника, забрана на работа на машини на празен ход и др.

### **По време на експлоатация**



ИМТ ще излъчва шум в околната среда, чрез свързания с него трафик (влакови композиции и товарни автомобили), както и от източници на шум, намиращи се на контейнерната площадка (ричстакер, подреждачи и други) и в зоната за административни и обслужващи дейности (ремонт, поддържане, екипиране, складиране, КПП и други).

По време на експлоатацията шумовото натоварване се очаква да бъде в рамките на фоновите нива за района и шумовата характеристика на територията няма да се промени. Не се очакват превишавания на еквивалентните шумови нива и не се очаква негативно въздействие върху здравето на хората.

Въздействието ще е незначително, в рамките на допустимите параметри, ще се осъществява основно в светлата част на деня в кратки срокове, периодично и краткотрайно.

**III.11. Въздействие върху елементи от Националната екологична мрежа, включително на разположените в близост до инвестиционното предложение.**

Предвижданията на инвестиционното предложение за доизграждане на ИМТ – Пловдив не засягат защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии, както и защитени зони по смисъла на Закона за биологичното разнообразие.

**III.12. Очакваните последици, произтичащи от уязвимостта на инвестиционното предложение от риск от големи аварии и/или бедствия.**

По време на експлоатацията на терминала основните предпоставки за възникване на рискове от големи аварии и/или бедствия са аварийни ситуации в резултат на залпови замърсявания.

Необходимо е да бъде разработен план за действие при аварийни ситуации, в който да бъдат предвидени мерки както за действия при аварийни ситуации, така и действия при стихийни бедствия като земетресения, наводнения, снегонавявания и др.

**III.13. Вид и естество на въздействието (пряко, непряко, вторично, кумулативно, краткотрайно, средно- и дълготрайно, постоянно и временно, положително и отрицателно).**

Видът и естеството на въздействието в резултат от реализацията на инвестиционното предложение за Доизграждане на „Интермодален терминал в южен централен район на планиране в България - Пловдив“, е както следва:

#### **Атмосферен въздух**

Характеристика на въздействието	По време на строителството	По време на експлоатацията
Преки	да	да
Непреки	не	не
Кумулативни	не	не
Краткотрайни	да	не
Среднотрайни	не	не
Дълготрайни	не	не
Постоянни	не	да
Временни	да	не
Положителни	не	не
Отрицателни	да	да

#### Повърхностни води

Характеристика на въздействието	По време на строителството	По време на експлоатацията
Преки	не	не
Непреки	не	не
Кумулативни	не	не
Краткотрайни	не	не
Среднотрайни	не	не
Дълготрайни	не	не
Постоянни	не	не
Временни	не	не
Положителни	не	не
Отрицателни	не	не

#### Подземни води

Характеристика на въздействието	По време на строителството	По време на експлоатацията
Преки	не	не
Непреки	не	не
Кумулативни	не	не
Краткотрайни	не	не
Среднотрайни	не	не
Дълготрайни	не	не
Постоянни	не	не

Характеристика на въздействието	По време на строителството	По време на експлоатацията
Временни	не	не
Положителни	не	не
Отрицателни	не	не

### Земни недра

Характеристика на въздействието	По време на строителството	По време на експлоатацията
Преки	не	не
Непреки	не	не
Кумулативни	не	не
Краткотрайни	не	не
Среднотрайни	не	не
Дълготрайни	не	не
Постоянни	не	не
Временни	не	не
Положителни	не	не
Отрицателни	не	не

### Почви

Характеристика на въздействието	По време на строителството	По време на експлоатацията
Преки	да	не
Непреки	не	не
Кумулативни	не	не
Краткотрайни	да	не
Среднотрайни	не	не
Дълготрайни	да	не
Постоянни	да	не
Временни	не	не
Положителни	не	не
Отрицателни	да	не

### Растителен и животински свят

Характеристика на въздействието	По време на строителството	По време на експлоатацията
Преки	не	не
Непреки	не	не
Кумулативни	не	не
Краткотрайни	не	не
Среднотрайни	не	не
Дълготрайни	не	не
Постоянни	не	не
Временни	не	не
Положителни	не	не
Отрицателни	не	не

### Отпадъци

Характеристика на въздействието	По време на строителството	По време на експлоатацията
Преки	да	да
Непреки	не	не
Кумулативни	не	не
Краткотрайни	да	не
Среднотрайни	не	не
Дълготрайни	не	да
Постоянни	не	да
Временни	да	не
Положителни	не	не
Отрицателни	да	да

### Шум

Характеристика на въздействието	По време на строителството	По време на експлоатацията
Преки	да	да
Непреки	не	не
Кумулативни	не	не
Краткотрайни	да	не
Среднотрайни	не	не
Дълготрайни	не	да
Постоянни	не	да

Положителни	не	не
Отрицателни	да	не

### Ландшафт

Характеристика на въздействието	По време на строителството	По време на експлоатацията
Преки	не	не
Непреки	не	не
Кумулативни	не	не
Краткотрайни	не	не
Среднотрайни	не	не
Дълготрайни	не	не
Постоянни	не	не
Временни	не	не
Положителни	не	не
Отрицателни	не	не

### Здравно-хигиенни аспекти

Характеристика на въздействието	По време на строителството	По време на експлоатацията
Преки	да	не
Непреки	не	не
Кумулативни	не	не
Краткотрайни	да	не
Среднотрайни	не	не
Дълготрайни	не	не
Постоянни	не	не
Временни	да	не
Положителни	не	не
Отрицателни	да	не

### Културно наследство

Характеристика на въздействието	По време на строителството	По време на експлоатацията
Преки	не	не
Непреки	не	не
Кумулативни	не	не

Краткотрайни	не	не
Среднотрайни	не	не
Дълготрайни	не	не
Постоянни	не	не
Временни	не	не
Положителни	не	не
Отрицателни	не	не

**III.14. Степен и пространствен обхват на въздействието - географски район; засегнато население; населени места (наименование, вид - град, село, курортно селище, брой на населението, което е вероятно да бъде засегнато, и др.).**

Въз основа на извършените анализи за състоянието на компонентите на околната среда и предвидените методи и технология на изпълнение на строителните дейности са определени очакваните въздействия върху компонентите и факторите на околната среда.

#### **Атмосферен въздух**

Замърсяването на атмосферния въздух по време на строителството (предимно прахово и газово - от емисии на вредни вещества в изгорелите газове от използваната техника) не се очаква да окаже отрицателно въздействие върху намиращите с в близост жилищни райони на с. Златитрап, тъй като площадката на терминала е на значително разстояние от тях.

За намаляване на праховите емисии по време на строителството са предвидени мерки. При сухо и ветровито време пътното легло и дисперсните материали (земни маси и инертни материали) периодично ще се оросяват; няма да се допуска претоварване на превозващата техника. На работниците ще се осигурят необходимите лични предпазни средства и ще се упражнява непрекъснат контрол за употребата им от ръководството на строителната организация.

По време на експлоатацията се очакват минимални емисии на вредни вещества (ЕВВ) от дейностите по товарене и разтоварване интермодални транспортни единици (контейнери за транспорт на товари, сменяеми каросерии, полуремаркета или ремаркета), които ще се извършват на площадката на терминала.

#### **Климат**

Обектът се намира в Южна България, в равнинната част на Горнотракийската низина. Надморската височина на района на обекта е 160 m.

В климатично отношение обектът попада в Преходната област между областите с умереноконтинентален и континентално-средиземноморски климат и може да се отнесе към климатичния район на Източните задбалкански полета, Източно - тракийска подобласт.

Характеризира се с относително мека зима и горещо и сухо лято. Слънчевото греене е общо 2264 часа за година (за ст. Пловдив), което е по-високо от средното за страната. Без слънце са едва 58 дни в годината.

Характерни за западните части на климатичния район на Източна средна България са меката зима с чести затопляния под влияние на средиземноморските циклони и защитното действие на Стара планина по отношение на нахлуванията на студен континентален въздух, както и горещо лято с малка денонощна амплитуда на температурата и сравнително ниска относителна влажност на въздуха.

Отрицателен ефект на самоочистване на въздуха имат: слабите ветрове, така нареченото „тихо“ време“, температурните инверсии, мъглата и ниската облачност. Големият брой безветрени дни (208), дни с температурни инверсии (294), дни със задържане на мъгла и помътняване на атмосферата (255), дни без валеж (265) определят района на обекта като място с изключително неблагоприятни климатични условия.

#### **По време на строителството**

При строителството не се очаква въздействие върху климата. Предвидената в проекта технология на СМР при доизграждане на терминала ще доведе до нарастване на запрашеността на въздуха в зоната на строителните работи, поради което ще трябва да се спазват препоръчаните мерки за смекчаване на въздействието.

Като цяло, предвид краткотрайността на въздействието, количествата прах от строителните дейности и отпадъчните газове от двигателите на транспортните машини и останалата техника няма да повлияят на локалните климатични условия. Измененията на характера на подложната повърхност не са с мащаби, че да доведат до промяна на климата в региона, поради което не се очаква въздействие върху климата по време на строителството.

При строителството не се очаква въздействие върху климата.

#### **По време на експлоатацията**

При експлоатацията на терминала не се очаква въздействие, тъй като няма да има изменения в характера на подложната повърхност и качеството на атмосферния въздух, а от там няма да има изменение в локалните климатични условия.

По време на експлоатацията не се очаква въздействие върху климата.

#### **Повърхностни и подземни води**

При строителството на инвестиционното предложение не се очаква замърсяване на повърхностни води, тъй като в близост до площадката на терминала няма повърхностни водни обекти. През с. Златитрап и на около 100м. разстояние от източната граница на терминала минава отводнителен канал, който се зауства в р. Марица (на около 3,5 км).

По време на експлоатацията на терминала при технологичните процеси на товарене и разтоварване на интермодални транспортни единици (контейнери за транспорт на товари, сменяеми каросерии, полуремаркета или ремаркета) няма да бъдат формирани производствени отпадъчни води. В проекта е предвидено ефективно отводняване на откритите площи и железопътните коловози чрез подходяща нивелета и напречни наклони и достатъчен брой отводнителни съоръжения - водостоци, канавки и дренажи.

Битовите отпадъчни води, които ще се формират от работещите на терминала и се заустват в изградената на площадката на терминала канализационна система.

За аварийните, кризисните ситуации и залпови замърсявания ще бъде разработен план с мерки за предотвратяване или преодоляването им.

През периода на строителството и по време на експлоатацията на ИМТ - Пловдив не се очаква значително въздействие върху подземните води.

### **Геоложка среда**

За изграждането на съоръженията при доизграждане на терминала ще се извършат изкопни работи за фундаменти. Имайки предвид малките размери на изкопите, въздействието върху геоложката основа ще бъде минимално (само в приповърхностния слой), а в участъци с по-дебела почвена покривка ще отсъства изцяло. Въздействието може да се характеризира като ограничено в участъците на изкопите.

### **Земни и почви**

Не се очаква отрицателно въздействие върху близко разположените земи и почви около площадката на инвестиционното предложение, тъй като източници на замърсяване се очаква да бъдат предимно ЕВВ от минималния по интензивност автотрафик на територията на терминала, които се разсейват в приземния слой на атмосферния въздух. Източниците на замърсяване на почвите могат да са от аварии, които съгласно плана за действие при аварии ще бъдат отстранявани своевременно.

### **Растителен и животински свят, защитени територии и зони**

Не се очаква влошаване състоянието на растителния и животинския свят в района на инвестиционното предложение, тъй като се касае за среден по размери обект, разположен в близост до населено място (урбанизирана територия) с. Златитрап и най-близките защитени зони са на значително разстояние (от порядъка на 3-4 км) от площадката на ИМТ-Пловдив и не се засягат.

### **Здравно-хигиенни аспекти**

По време на изпълнение на строителните дейности по доизграждане на ИМТ-Пловдив е възможно да се влоши в известна степен здравно-хигиенната обстановка около площадката на



терминала поради шума, запрашаването на средата, генерирането на строителни отпадъци и др. Необходимо да се спазва Плана за безопасност и здраве, като по време на експлоатацията освен него трябва да се спазва организацията на движение в района на терминала с цел ограничаване на негативните въздействия върху работещите на обекта.

### **III.15. Вероятност, интензивност, комплексност на въздействието.**

При строителството се очаква въздействие предимно върху земните недра при процесите на изкопи, насипи и уплътнителни работи за фундиране на съоръжения и комуникации, както и върху земите и почвите при отнемане на повърхностните слоеве почва и хумус при подготовка на площадката за строителство.

Въздействието върху атмосферния въздух ще бъде краткотрайно и минимално с локален обхват.

Въздействието на шума при строителството се очаква да бъде непосредствено върху прилежащите до площадката на обекта терени от земеделски земи. То е пряко, отрицателно, периодично (само през деня), временно (за периода на строителството), с малък обхват.

При експлоатацията на ИМТ - Пловдив вероятност от поява на въздействие за атмосферния въздух и за почвите ще се очаква най-вече при аварийни ситуации и залпови замърсявания. Очаква се нивата на шум при процесите на товарене и разтоварване на влакови композиции и автоконтейнери да бъдат в рамките на санитарните норми на самата площадка на ИМТ и върху непосредствено прилежащите до площадката терени.

### **III.16. Очакваното настъпване, продължителността, честотата и обратимостта на въздействието.**

Продължителността на въздействие по време на строителството и по време на експлоатацията на обекта зависи от качеството на извършените строителни работи и използването на съвременни материали, техника и методи за извършване на строителството.

За периода на строителството въздействието ще бъде периодично с продължителност в рамките на работното време.

Не се очакват промени в екологичното състояние на района от реализацията на инвестиционното предложение.

### **III.17. Комбинирането с въздействия на други съществуващи и/или одобрени инвестиционни предложения**

В района на площадката на ИМТ-Пловдив няма информация за наличието на други съществуващи и/или одобрени инвестиционни предложения, с които въздействието от извършваната на територията на терминала дейност по товарене и разтоварване на

интермодални транспортни единици (контейнери за транспорт на товари, сменяеми каросерии, полуремаркета или ремаркета) да бъде комбинирано.

### **III.18. Възможността за ефективно намаляване на въздействията.**

Като възможности за ефективно намаляване на въздействията може да се възприемат мерките, свързани с предотвратяване, намаляване или компенсиране на значителни отрицателни въздействия върху околната среда и човешкото здраве. Същите са описани в т. IV.11. по компоненти.

### **III.19. Трансграничен характер на въздействието**

Реализацията на инвестиционното предложение (строителството и последваща експлоатация) за „Доизграждане на интермодален терминал Пловдив“, изключва трансгранични въздействия.

**III.20. Мерки, които е необходимо да се включат в инвестиционното предложение, свързани с предотвратяване, намаляване или компенсиране на значителните отрицателни въздействия върху околната среда и човешкото здраве**

Въздействията върху околната среда по време на строителството и по време на експлоатацията на обекта ще са от различно естество, поради което се разглеждат по отделно за двата периода. Мерките за намаляване на отрицателните въздействия върху околната среда са свързани най-вече с етапа на извършваните строителни работи на площадката на терминала.

- **Атмосферен въздух**

Мерките за намаляване на отрицателните последици са в пряка връзка с очакваното въздействие върху атмосферния въздух с неговите характеристики – вид, обхват, продължителност и обратимост както и нивото на замърсяване.

#### **По време на строителство**

По време на строителните работи атмосферният въздух ще се замърсява с прах и отпадъчни газове от работата на строителната и транспортната техника при извършване на изкопни и насипни работи, демонтаж на съществуващата настилка, товаро-разтоварни работи на насипни строителни материали, земни маси и строителни отпадъци. Площадките за временно съхранение на насипни материали и отпадъци ще бъдат източници на неорганизиран емисии на прах при сухо време и наличие на вятър.

Мерките, които следва да бъдат предприети, за да се намали негативното въздействие върху околната среда, са следните:

- Местата за временно съхранение на насипни инертни материали и строителни отпадъци при сухо и ветровито време да се омокрят, за да се намалят неорганизираните емисии на прах;
- Товаро-разтоварната дейност да се извършва при спазване на изискванията на чл. 70 от Наредба № 1 от 27 юни 2005г. за норми за допустими емисии на вредни вещества (замърсители), изпускани в атмосферата от обекти и дейности с неподвижни източници на емисии.
- Да не се допуска да работят строителни машини и ППС с неизправни двигатели с вътрешно горене и да не работят на празен ход;
- Да не се допуска извънгабаритно товарене на ППС с насипни материали (баластра, пясък, земни маси и пр.) и да се осигури техника със закрити транспортни отделения.

#### **По време на експлоатация**

По време на експлоатация атмосферният въздух ще се замърсява основно от движението на моторни превозни средства на територията на терминала, което ще се изразява основно в отделяне на изгорели газове от двигателите на автомобилите и от неорганизираните емисии на прах от откритите части на площадката на терминала.

С цел намаляване на емисиите вредни вещества в атмосферния въздух по време на експлоатацията на обекта е необходимо:

- Моторните превозни средства, движещи се на територията на терминала, да са с изправни двигатели, да са снабдени с катализатори за пречистване на отпадъчните газове от автомобилите;
- Своевременно почистване и оросяване (при необходимост) на откритите части на площадката на терминала с цел намаляване на неорганизираните емисии на прах;
- Недопускане на извънгабаритно товарене
- Транспортиране на прахообразни вещества с МПС, недопускащи разпиляването им по трасето.

Очаква се емисионно натоварване на атмосферния въздух в района на площадката на терминала вследствие на строителните дейности по доизграждането му, както и зоните на разпространение и обхватът на това емисионно въздействие да бъде незначително, локално, временно и да засегне предимно територията на терминала.

#### **• Води**

##### **По време на строителство**

В района на ИМТ – Пловдив няма повърхностни водни обекти, които да бъдат замърсени при строително – монтажните работи на обекта, напр. при изграждането на надлъжните и

напречни наклони за повърхностно отводняване на коловозите, товаро-разтоварната площадка и на подпорната стена, в резултат на което може да се получи механично замърсяване и повишаване мътността на водите. При наличието на високи подпочвени води е възможно отрицателно въздействие, което ще бъде временно, само за периода на строителните работи.

При спазване на работните проекти и на плана за организация и изпълнение на строителството на проекта ще се минимизира вероятността от въздействие в границите на площадката на терминала.

#### **По време на експлоатация**

Изпълняваните на територията на терминала дейности не предполагат възникването на въздействие върху повърхностните и подземните води в границите на площадката на терминала.

Отводнителните съоръжения следва да се поддържат в изправност - периодично да се почистват от натрупването на утайки, което води до тяхното запушване и затлачване. По този начин ще се осигури ефективното отводняване и бързо отвеждане на дъждовните води от откритите площи на терминала.

#### **• Почви**

##### **По време на строителство**

Излишните, изкопани на обекта земни маси, които отговарят на проектните спецификации, ще бъдат вложени отново в процеса на строителство, като за целта ще бъдат съхранявани на площадка за временно съхранение на земни маси, разположена в границите на площадката на терминала. Излишните земни маси е желателно да бъдат предавани приоритетно за оползотворяване пред обезвреждане/депониране, например за рекултивация на нарушени терени и при залесяването и възстановяването на зелените площи, съгласно Наредба № 26/22.03.2002. за рекултивация на нарушени терени, подобряване на слабопродуктивни земи, отнемане и оползотворяване на хумусния пласт. Следва да се предвиди и рекултивация на земите в зоните на площадката на терминала, които няма да попаднат под твърди настилки.

##### **По време на експлоатация**

Изпълняваните на територията на терминала дейности не предполагат възникването на въздействие върху почвите в границите на площадката му.

#### **• Растителен и животински свят**

##### **По време на строителство**

- Да не се допуска престой на ремонтна и строителна механизация извън определените за целта места.
- Да се направи точно маркиране на маршрутите за подходите към строителните площадки, за да се избегне допълнителното утъпкване на растителността.

### **По време на експлоатация**

Не се налага изпълнението на мерки по време на експлоатацията на терминала по отношение опазване на растителния и животински свят.

#### **• Отпадъци**

##### **Преди начало на строителните дейности**

- Разработване на План за управление на строителни отпадъци, в съответствие с чл. 11, ал. 1 на ЗУО в обхват и съдържание, определени с наредбата за управление на строителните отпадъци и за влагане на рециклирани строителни материали;
- Преди началото на строителството следва да бъде определено местоположението на площадките за временно съхранение на земни маси и строителни отпадъци на територията на терминала. Транспортирането на отпадъците до регламентирани депа трябва да е съгласувано с общината.

##### **По време на строителството**

- Третирането на строителните отпадъци да се извършва съгласно одобрен План за управление на строителните отпадъци, включен в обхвата на инвестиционните проекти по глава осма от Закона за устройство на територията, одобрен по реда на чл. 11, ал. 4 от ЗУО.
- Образуваните отпадъци да се събират разделно и предварително съхраняват на площадки до предаването им за третиране, съгласно изискванията на Глава II, Раздел I на Наредба за изискванията за третиране и транспортиране на производствени и опасни отпадъци, на определените за това места, приета с ПМС № 53/19.03.1999 г. Събирането на отпадъци да се осъществява по схема в съответствие с изискванията на нормативната уредба по управление на отпадъците;
- Отпадъците да се предават за третиране единствено на лица, които притежават Разрешение по чл. 67 и/или Регистрация за дейности с отпадъци по чл. 78 от ЗУО в случаите, разрешени от ЗУО за извършване на дейности по оползотворяване (подготовка за повторна употреба, рециклиране, друго оползотворяване) или обезвреждане или притежават комплексно разрешително, въз основа на писмен договор;
- Използване на технически изправни транспортни средства за транспортиране на опасни отпадъци на територията на строителната площадка, както и извън нея. Транспортиране на опасни отпадъци да се извършва само в затворени метални контейнери/варели;
- Използване на технически изправни строителни машини с цел ограничаване на аварийна/непредвидена подмяна на консумативи (генериране на опасни отпадъци);
- Изкопаните излишни земни маси и почви да бъдат предавани приоритетно за оползотворяване преди обезвреждане (депониране);

- Местата за оползотворяване или депониране на излишни земни маси да се съгласуват с общинската администрация, съгласно общинска система за управление на отпадъците;
- Строителните отпадъци да се третират и транспортират от възложителя на строежа, от собственика на строителни отпадъци или от друго лице, отговарящо на изискванията на чл. 35 от ЗУО въз основа на писмен договор, чл. 19 от ЗУО и в съответствие с Наредба по чл. 22 на ЗУО на Общинския съвет за условията и реда за събирането, транспортирането, оползотворяването и обезвреждането на строителни отпадъци и да се управляват в съответствие с Наредба за управление на строителни отпадъци и за влагане на рециклирани строителни материали;
- Отпадъчните при аварийна подмяна петролни масла да се събират по начин, който позволява тяхното regenerиране - в затворени съдове, които са химически устойчиви, не допускат разливане или изтичане, маркирани са и се съхраняват на закрито;
- В случаите на аварийно изпускане на масла или други замърсители е необходимо незабавно да се отстранят замърсените земни маси и да се предават за транспортиране и последващо обезвреждане на лица, притежаващи разрешително по чл. 35 и Разрешение по чл. 67 от ЗУО;
- Площадките за временно съхранение на строителни материали и отпадъци своевременно да се почистват, като отпадъците се извозят на отредените за третиране на строителни отпадъци места в съответствие със ЗУО. Площадките следва да бъдат разположени в границите на площадката на терминала.

#### **По време на експлоатация**

- Отпадъците, генерирани по време на експлоатация на терминала – предимно битови отпадъци, да събират в специални контейнери и да се предават за транспортиране на фирма, извършваща дейностите по сметосъбиране и сметоизвозване със специализиран транспорт до депо за битови отпадъци
- В случай на аварийни разливи да се уведомяват компетентните органи и да се осигурява технически възможности за отстраняване на разливите и почистване на терена.

#### **• Шум**

Площадката на интермодален терминал Пловдив е ситуирана извън урбанизираната територия и на достатъчно отдалечено разстояние от намиращото се в близост с. Златитрап.

#### **По време на строителство**

С цел намаляване на емисиите на шум в околната среда е необходимо:

- Доставка на строителни материали и движението на механизацията през населените места да се извършва само през светлата част на денонощието.

- Да се спазва допустимата скорост на движение на товарния транспорт при преминаване през населените места.
- При изпълнение на строително-ремонтните работи да не се допуска работа на строителна техника и обслужващ транспорт на празен ход.

#### **По време на експлоатация**

Изпълняваните на територията на терминала дейности не предполагат въздействие на шум извън допустимите норми в границите на площадката на терминала.

#### **• Здравно-хигиенни аспекти**

##### **По време на строителство**

При строителните работи по доизграждане на интермодалния терминал работниците в най-голяма степен ще бъдат изложени на шум, вибрации и неорганизиран прахови емисии.

Поради това следва да се спазва следното:

- при работа работниците трябва да използват работно облекло и лични предпазни средства, както и да им бъде провеждан начален и периодичен инструктаж по безопасност, хигиена на труда и пожарна безопасност;
- при извършване на изкопни и насипни работи, същите да бъдат обезопасени по подходящ начин – поставяне на предпазни огради, осветление през нощта и временна маркировка и сигнализация;
- при извършване на земни работи в близост на далекопроводи, подземни кабели под напрежение и др. да се предприемат предпазни мерки;
- работните места да бъдат отделени от движението със специални конуси;
- разработване на инструкции и планове за безопасна работа.

##### **По време на експлоатация**

По време на експлоатацията на терминала е необходимо стриктно да се спазват инструкции и планове за безопасна работа.

#### **• Ландшафт**

Не се налагат.

#### **• Културно наследство**

По време на строителните работи ще се осигури постоянното присъствие на специалисти-археолози на терена с цел предприемане на адекватни действия при попадане на археологически обекти.

При попадане на археологически обект, нерегистриран преди, се процедира в съответствие с разпоредбите на чл. 72 и 73 от Закона за културното наследство.

### III.21. Обществен интерес към инвестиционното предложение

В изпълнение на указанията от писмо изх. № ОВОС-86/17.12.2018г. на МОСВ и съгласно чл. 6, ал. 9 от Наредбата за условията и реда за извършване на ОВОС е осигурен обществен достъп до информацията по приложение № 2 от Наредбата за ОВОС за инвестиционното предложение за *Доизграждане на „Интермодален терминал в Южен централен район на планиране в България – Пловдив“*, като е поставено съобщение на интернет страницата на Терминали ЕАД на следния линк : [www.terminali.bg](http://www.terminali.bg) за периода от **24.01.2019г. до 08.02.2019г.** за достъп до информацията и за изразяване на становища от заинтересованите лица.

Информацията по приложение № 2 е предоставена и на кметовете на община Родопи и с. Златитрап с писмо наш изх. №39/23.01.2019г. за осигуряване на достъп до информацията и за изразяване на становища от заинтересованите лица.

#### **Списък на приложенията:**

Приложение № 1- Писмо с изх. № ОВОС-86/17.12.2018г. на Министерството на околната среда и водите

Приложение № 2 - Схема и генерален план на терминала

Приложение № 3 – Схема и координатите по контура на границата на площадката

Приложение № 4 – Актове за собственост и скици на имотите



# **ПРИЛОЖЕНИЕ**

**№1**



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

Изх. № ОВОС-86/.....44.42.....2018 г.

ДО  
Г-Н ЦАНКО СТАНЧЕВ  
ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР НА  
ТЕРМИНАЛИ ЕАД, ГР. ПЛОВДИВ  
4003 гр. Пловдив, район „Северен“  
ул. „Рогошко шосе“ № 36

КОПИЕ:  
РИОСВ – ПЛОВДИВ  
БД „ИЗТОЧНОБЕЛОМОРСКИ РАЙОН“  
ОБЩИНА РОДОПИ  
КМЕТСТВО С. ЗЛАТИ ТРАП

**Относно:** Уведомление за инвестиционно предложение (ИП) за Доизграждане на „Интермодален терминал в южен централен район на планиране в България - Пловдив“, с възложител „Терминали“ ЕАД, гр. Пловдив

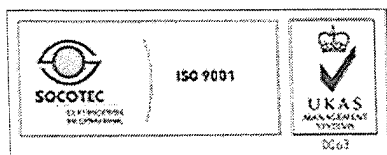
**УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН СТАНЧЕВ,**

Във връзка с постъпило в Министерство на околната среда и водите (МОСВ) уведомление по реда на чл. 4, ал. 1 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда (Наредбата за ОВОС), с вх. № ОВОС-86/26.11.2018 г., препратено по компетентност от РИОСВ – Пловдив, на основание чл. 5, ал. 1 от Наредбата за ОВОС, Ви информираме за следното:

**I. По отношение на изискванията на глава шеста, раздел трети от Закона за опазване на околната среда (ЗООС):**

ИП предвижда доизграждане на Интермодален терминал (ИМТ) – Пловдив с изпълнение на три нови товаро-разтоварни коловози – 1Г, 3Г и 4Г и разширяване на товаро-разтоварната площадка в посока север. Предвидено е коловозите да са неелектрифицирани, за проектна скорост 40 км/ч. ИП ще се осъществи в рамките на концесионната площ и спрямо условията на концесионен договор от 21.09.2017 г., съгласно който дружеството е определено за концесионер и оператор на ИМТ – Пловдив. Общата концесионна площ е 77342 м<sup>2</sup>. Предложението ще се реализира в рамките на неизползваната 1/3 площ от площадката на терминала.

За Подробен устройствен план – план за регулация и застрояване и парцеларен план на проект „Изграждане на интермодален терминал в южен централен район на планиране в България – Пловдив“ е издадено Решение № ПВ-5-ЕО/2010 г. на директора на РИОСВ – Пловдив за преценяване на необходимостта от извършване на екологична оценка (ЕО), с



София, 1000, бул. „Кн. Мария Луиза“ 22

Тел: +359(2) 940 6194, Факс: +359(2) 986 25 33



характер „да не се извършва ЕО“. От инспекцията е допуснато прилагането на чл. 91, ал. 2 на ЗООС.

ИП самостоятелно попада в обхвата на т. 10, буква „в“ – „строителство на жп линии и съоръжения за комбиниран превоз и смесени терминали“ от Приложение № 2 на ЗООС и като разширение на ИП по смисъла на чл. 93, ал. 1, т. 1 и 2 подлежи на процедура по преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС. На основание § 35 от Преходни и Заключителни разпоредби към Закона за изменение и допълнение на ЗООС (обн. ДВ, бр. 98 от 2018 г.), процедурата по преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС следва да се проведе по досегашния ред.

С Решение № 509 от 8 юли 2011 г. на Министерския съвет обект „Интермодален терминал в южен централен район на планиране в България – Пловдив“ е обявен за обект с национално значение. На основание чл. 93, ал. 2, т. 4 от ЗООС, компетентен орган за произнасяне с решение е министърът на околната среда и водите.

В изпълнение на изискванията на чл. 4а от Наредбата за ОВОС е извършена проверка относно допустимостта на ИП спрямо режимите, определени в действащите планове за управление на речните басейни и планове за управление на риска от наводнения. Съгласно становище с изх. № ПУ-02-198(1)/12.12.2018 г. на директора на Басейнова дирекция „Източнобеломорски район“ (БД ИБР, копие от което прилагаме за съобразяване при представяне на информацията по Приложение № 2 от Наредбата за ОВОС), ИП е допустимо спрямо Плана за управление на речните басейни на ИБР за басейново управление за периода 2016 – 2021 г., при спазване на определени условия. Имотът, предмет на ИП не попада в определените райони със значителен потенциален риск от наводнения в ИБР.

## **II. По отношение на изискванията на чл. 31 от Закона за биологичното разнообразие (ЗБР):**

ИП подлежи на процедура по преценяване на необходимостта от извършване на оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС), във връзка с което подлежи и на оценка за съвместимостта му с предмета и целите на опазване на защитени зони съгласно Закона за биологичното разнообразие (ЗБР), чл. 31, ал. 4, във връзка с ал. 1 от него, и чл. 2, ал. 1, т. 1 от *Наредба за условията и реда за извършване на оценка за съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони* (Наредбата за ОС).

След направената проверка относно местоположението на ИП се установи, че територията, предмет на ИП, не попада в границите на защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии, както и в границите на защитени зони по смисъла на ЗБР.

## **III. Следващите действия, които трябва да предприемете за провеждане на процедурата по преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС, са:**

1. На основание чл. 6, ал. 1 от Наредбата за ОВОС следва да внесете в МОСВ писмено искане по образец съгласно Приложение № 6 на Наредбата за ОВОС, с приложена подробно разработена информация по Приложение № 2 от същата Наредба за всички предвидени в обхвата на ИП дейности.

Информацията трябва да бъде представена в един екземпляр на хартиен и един екземпляр на електронен носител, като същата следва да бъде напълно идентична.

2. Следва да предоставите доказателства за изпълнение от Ваша страна на изискванията на чл. 4, ал. 2 от Наредбата за ОВОС – обявяване на предложението на интернет страницата на дружеството, и чрез средствата за масово осведомяване и/или по друг подходящ начин. Необходимо е кметовете на община Родопи и кметство с. Злати трап също да обявят инвестиционното предложение на интернет страниците си, за което да информират МОСВ.

3. За преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС се заплаща такса в размер на 500 лв., на основание чл. 1, ал. 5, т. 1 от Тарифата за таксите, които се събират в системата на МОСВ. Към искането по т. 1 трябва да приложите информация за датата и начина на заплащане на дължимата сума.

Заплащането на таксата следва да извършите по банков път по сметка:

IBAN: **BG35 BNBG 9661 3000 1387 01**

BIC: **BNBGBGSD**

**Приложение:**

1. Копие на становище на БД ИБР, с изх. № ПУ-02-198(1)/12.12.2018 г.

**НЕНО ДИМОВ**

*Министър на околната среда и водите*

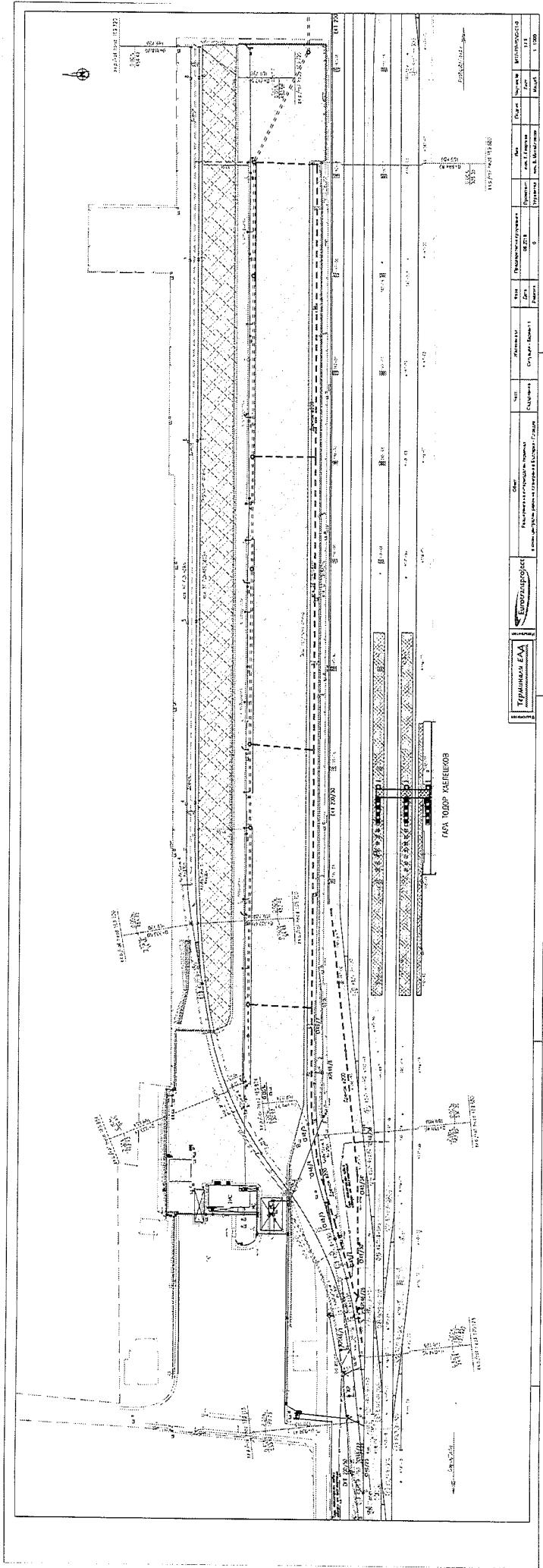


# **ПРИЛОЖЕНИЕ**

**№2**

СХЕМА  
на „Интермодален терминал в Южен централен район на планиране в България – Пловдив“,  
находящ се в землището на с. Златитрап, община „Родопи“, с ЕКАТТЕ 31036, с концесионна площ 77 342 кв.м





1:500

			Проект № 01.01.01 2011 г.	
Заказчик: ООО "Спектр"	Объект: Промышленный комплекс	Инженер: И.И. Иванов	Дата: 2011.01.01	Масштаб: 1:500
Состав: И.И. Иванов	Проверка: П.П. Петров	Кол-во листов: 1	Стр. №: 1	Дата: 2011.01.01

# **ПРИЛОЖЕНИЕ**

**№3**



СХЕМА  
на „Интермодален терминал в Южен централен район на планиране в България – Пловдив“,  
находящ се в землището на с. Златитрап, община „Родопи“, с ЕКАТТЕ 31036, с концесионна площ 77 342 кв.м



Координати на обхвата на концесията на ИМТ Пловдив  
Координатна система ETRF\_1989\_UTM, Zone 35N

номер	X, m	Y, m
1	304554.57	4666669.86
2	304687.16	4666664.12
3	304684.99	4666653.11
4	304731.33	4666649.57
5	304727.91	4666632.23
6	305064.90	4666611.80
7	305065.12	4666615.09
8	305176.54	4666608.32
9	305179.55	4666654.17
10	305216.28	4666651.73
11	305212.97	4666602.60
12	305305.54	4666597.40
13	305299.92	4666513.31
14	305233.04	4666517.41
15	304732.15	4666547.88
16	304710.64	4666546.79
17	304654.89	4666543.91
18	304633.81	4666541.68
19	304629.14	4666551.02
20	304538.42	4666555.50
22	305301.66	4666538.77
23	304538.76	4666561.44
24	305301.27	4666533.03

# **ПРИЛОЖЕНИЕ**

**№4**



**РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ**  
**МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО**  
**ОБЛАСТ ПЛОВДИВ**

УТВЪРЖДАВАМ:.....

/подпис и печат/

**ОБЛАСТЕН УПРАВИТЕЛ**  
**ЗДРАВКО ДИМИТРОВ**

/име и фамилия/



Вписване по ЗСПВ

Служба по вписванията:

**СЪДИЯ ПО ВПИСВАНИЯТА**

*Тосева*  
*Климентина*  
 /име и фамилия/

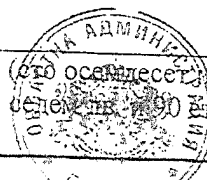
**А К Т № 94** Служба по вписванията гр. Пловдив

**ЗА ПУБЛИЧНА ДЪРЖАВНА СОБСТВЕНОСТ**

Вл. рег. №	33682
Актов №	93
Партенал Катга: том	32330
Квота: (процент)	
Д.З.	

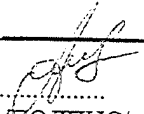

Регистър 6  
 Досие (РЗ) 9483


1. ДАТА НА СЪСТАВЯНЕ	11.10.2017г.
2. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ	чл. 68, ал. 1, чл. 2, ал. 2, т. 4 от Закона за държавна собственост, във връзка с чл. 71, ал. 1 от ЗДС, чл. 3, ал.1 от Закона за железопътния транспорт, §1, т. 1 от ДР на ЗЖТ.
3. ВИД И ОПИСАНИЕ НА ИМОТА	Поземлен имот с идентификатор 31036.22.332 (три, едно, нула, три, шест, точка, две, две, точка, три, три, две), с площ 62554 (шестдесет и две хиляди петстотин петдесет и четири) кв.м., трайно предназначение на територията – територия на транспорта, начин на трайно ползване – за друг поземлен имот за движение и транспорт, ведно с построените в имота: - Сграда с идентификатор 31036.22.332.1 (три, едно, нула, три, шест, точка, две, две, точка, три, три, две, точка, едно), със застроена площ 326
4. МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ НА ИМОТА	<b>ПРОДЪЛЖАВА В ЗАБЕЛЕЖКИ</b> обл. Пловдив, общ. Родопи, с. Златитрап, местност „Камиша“, поземлен имот с идентификатор 31036.22.332, одобрен със Заповед № РД-18-141/24.07.2017 г. на Изпълнителния директор на АГКК, номер по предходен план: 022332.
5. ГРАНИЦИ НА ИМОТА	ПИ с идентификатори №№ 31036.22.330, 31036.30.2, 31036.22.306, 31036.22.304, 31036.22.165, 31036.22.164, 31036.22.319, 31036.22.310, 31036.22.191, 31036.22.190, 31036.22.151, 31036.22.128, 31036.22.189, 31036.22.188, 31036.22.193, 31036.22.192, 31036.22.186, 31036.22.185, 31036.22.280, 31036.22.298, 31036.22.300, 31036.22.296, 31036.22.294, 31036.22.292, 31036.22.317, 31036.22.290, 31036.22.278, 31036.22.315, 31036.22.276, 31036.22.274, 31036.22.272, 31036.22.270, 31036.22.268, 31036.22.266, 31036.22.264, 31036.22.114, 31036.22.257, 31036.22.113, 31036.22.112, 31036.22.100, 31036.22.61, 31036.22.329, 31036.22.133, 31036.22.134.
6. ДАТЪЧНА ОЦЕНКА НА ИМОТА КЪМ МОМЕНТА НА УТВЪРЖДАВАНЕ НА АКТА:	185 447,90 лв. (сто осемдесет и пет хиляди четиристотин четиридесет и девет лева и 90 ст.)

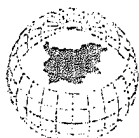


31 OCT 2017

*Здравко Димитров*

7. БИВШ СОБСТВЕНИК НА ИМОТА	ДП „Национална компания железопътна инфраструктура“
8. СЪСОБСТВЕНИЦИ	Няма
9. НОМЕР И ДАТА НА СЪСТАВЕНИ ПО – РАНО АКТОВЕ	АПДС № 9439/23.08.2017 г. и № 9233/28.09.2016 г.
10. ПРЕДОСТАВЕНИ ПРАВА ЗА УПРАВЛЕНИЕ:  ДП "НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА" ЕИК 130823243 (чл.9, ал.4 от ЗЖТ )	
11. ПРЕДОСТАВЕНИ ПРАВА НА ДРУГО ЗАКОНОВО ОСНОВАНИЕ:	
12. АКТОСЪСТАВИТЕЛ: Анжела Христоскова Косгадинова – ст. експерт в отдел "ДСРР"	 ..... ПОДПИС/
13. ЗАБЕЛЕЖКИ:  Продължение от графа №3: Вид и описание на имота: (триста двадесет и шест) кв.м., брой етажи 2, предназначение – сграда на транспорта; - Сграда с идентификатор 31036.22.332.2 (три, едно, нула, три, шест, точка, две, две, точка, три, три, две, точка, две). със застроена площ 15 (петнадесет) кв.м., брой етажи 1, предназначение – сграда на транспорта. <div style="text-align: right; margin-top: 20px;">  </div>	

Съгласувал юристконсулт в отдел "ДС"  
*Ф. Нвошва* на 25.10.17 г.   
име, фамилия .....  
.....



АГЕНЦИЯ ПО ГЕОДЕЗИЯ,  
КАРТОГРАФИЯ И КАДАСТЪР

Селище 1618, кв. Партизан, ул. Мисирска №1  
Т.ел. 02/816 83 83, факс 02/951 33 33  
ACAD@CADASTRE.BG • WWW.CADASTRE.BG

стр. 1 от 2

## СЛУЖБА ПО ГЕОДЕЗИЯ, КАРТОГРАФИЯ И КАДАСТЪР - ГР. ПЛОВДИВ

4000, ул. "БОГОМИЛ" № 31, ет.3, 032/627380; 623017.  
plovdiv@cadastre.bg, БУЛСТАТ:130362903

### СКИЦА НА ПОЗЕМЛЕН ИМОТ № 15-450140-15.09.2017 г.

Поземлен имот с идентификатор 31036.22.332

С. Златитрап, общ. Родопи, обл. Пловдив

По кадастралната карта и кадастралните регистри, одобрени със Заповед РД-18-141/24.07.2017 г.  
на ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР НА АГКК

Последно изменение със заповед: няма издадена заповед за изменение в КККР

Адрес на поземления имот: местност КАМИША

Площ: 62554 кв.м

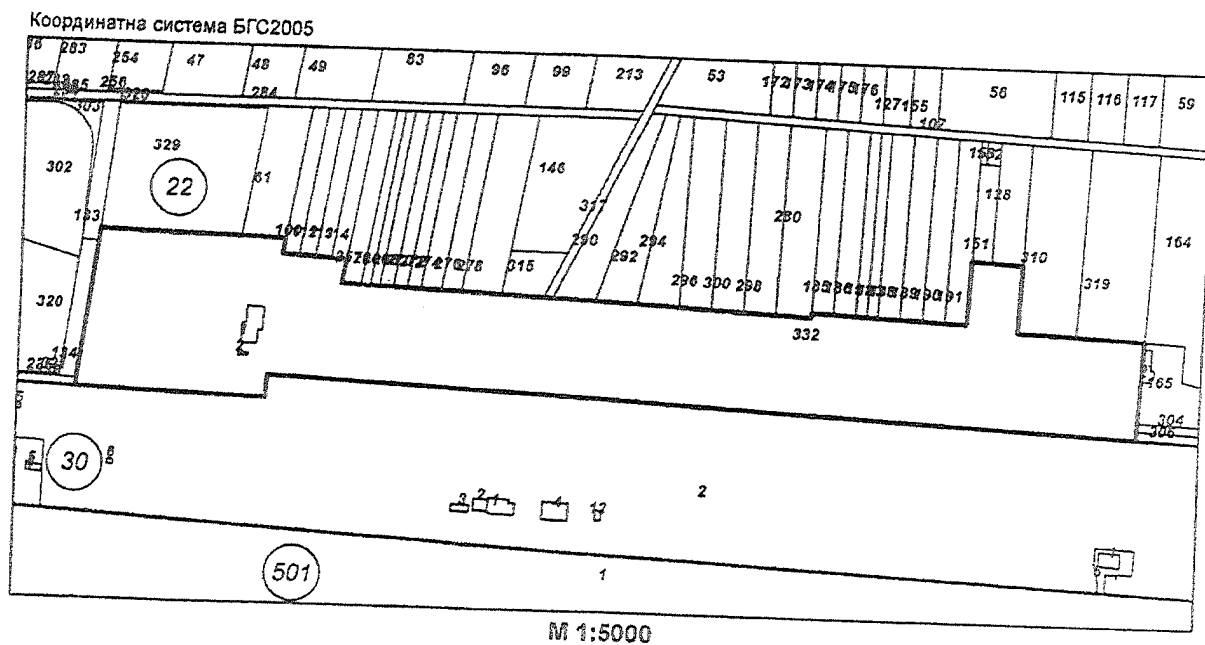
Трайно предназначение на територията: Територия на транспорта

Начин на трайно ползване: За друг поземлен имот за движение и транспорт

Стар идентификатор: няма

Номер по предходен план: 022332

Съседи: 31036.22.330, 31036.30.2, 31036.22.306, 31036.22.304, 31036.22.165, 31036.22.164,  
31036.22.319, 31036.22.310, 31036.22.191, 31036.22.190, 31036.22.151, 31036.22.128, 31036.22.189,  
31036.22.188, 31036.22.193, 31036.22.192, 31036.22.186, 31036.22.185, 31036.22.280, 31036.22.298,  
31036.22.300, 31036.22.296, 31036.22.294, 31036.22.292, 31036.22.317, 31036.22.290, 31036.22.278,  
31036.22.315, 31036.22.276, 31036.22.274, 31036.22.272, 31036.22.270, 31036.22.268, 31036.22.266,  
31036.22.264, 31036.22.114, 31036.22.257, 31036.22.113, 31036.22.112, 31036.22.100, 31036.22.61,  
31036.22.329, 31036.22.133, 31036.22.134



Собственици:

1. 130823243, ДП "НЮКИ"

Няма данни за идеалните части

Акт за публична държавна собственост (при първоначална регистр.) № 9233 от 28.09.2016 г. издаден от СЛУЖБА ПО ВПИСВАНИЯТА-АВ П-В

Скица № 15-450140-15.09.2017 г. издадена въз основа на документ с входящ № 01-271112-01.09.2017 г.



/инж. Костадин Трампов/



**РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ**  
**МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО**  
**ОБЛАСТ ПЛОВДИВ**

80 61 11499  
 11802 180415  
 60 82



УТВЪРЖДАВАМ:.....  
 /подпис и печат/

ОБЛАСТЕН УПРАВИТЕЛ:  
**РОЗАЛИН ПЕТКОВ**  
 /име и фамилия/

Вписване по ЗС/ПВ  
 Служба по вписванията:

СЪДИЯ ПО ВПИСВАНИЯТА:  
*Резна Раднева*  
 /име и фамилия/

**А К Т № 8889**

**ЗА ПУБЛИЧНА ДЪРЖАВНА СОБСТВЕНОСТ**

Регистър 6  
 Досие (РЗ) 8889

1. ДАТА НА СЪСТАВЯНЕ	24.04.2015г.
2. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ	чл.68, ал.1 от ЗДС, чл. 2, ал. 2, т. 2 от ЗДС, във връзка с чл.3, ал.1 от ЗЖТ, §1, т.1 от ДР на ЗЖТ и чл.71, ал.1 от ЗДС
3. ВИД И ОПИСАНИЕ НА ИМОТА	Поземлен имот с идентификатор № 31036.30.2 (три едно нула три шест точка три нула точка две), с площ 109,505 (сто и девет цяло, петстотин и пет хилядни) декара, с трайно предназначение: Територия за транспорт и начин на трайно ползване: За линии на релсов транспорт, ведно с 10 (десет) броя сгради, построени в имота:
4. МЕСТОНАХОЖДЕНИЕ НА ИМОТА	<b>ПРОДЪЛЖАВА В ЗАБЕЛЕЖКИ</b> обл. Пловдив, общ. Родопи, село Златиграп с ЕКАТТЕ 31036, (в района на ж.п. гара Тодор Каблешков), ПИ 31036.30.2 по кадастралната карта и кадастралните регистри, одобрени със Заповед РД-18-18/01.10.2013г. на Изпълнителния Директор на АГКК, стар идентификатор: пл. № 030002, част от 022166
5. ГРАНИЦИ НА ИМОТА	На ПИ 31036.30.2: 31036.14.30, 31036.14.105, 31036.14.110, 31036.22.106, 31036.22.108, 31036.21.106, 31036.30.1, 31036.30.4, 31036.30.5, 31036.17.121, 31036.17.120, 31036.17.118, 31036.17.123, 31036.17.124, 31036.30.3, 31036.14.27, 31036.14.105; <b>ПРОДЪЛЖАВА В ЗАБЕЛЕЖКИ</b>
6. ДАНЪЧНА ОЦЕНКА НА ИМОТА КЪМ МОМЕНТА НА УТВЪРЖДАВАНЕ НА АКТА:	285740,1 лв. ( двеста осемдесет и пет хиляди седемстотин и четиридесет лева и десет стотинки )

**ВЯРНО С ОРИГИНАЛА**



**ВЯРНО С ОРИГИНАЛА**

08 MAY 2015

7. БИВШ СОБСТВЕНИК НА ИМОТА	Железопътно управление Пловдив и ДП НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ "ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА"
8. СЪСОБСТВЕНИЦИ	
9. НОМЕР И ДАТА НА СЪСТАВЕНИ ПО – РАНО АКТОВЕ	АДС № 183/09.11.1987г. и АДС № 191/21.11.1994г. по НДИ(отм.), АДС № 7445/07.06.2011г.
10. ПРЕДОСТАВЕНИ ПРАВА ЗА УПРАВЛЕНИЕ:	
ДП НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ "ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА"- БИК :130823243 чл.9, ал.4 от ЗЖТ	
11. ПРЕДОСТАВЕНИ ПРАВА НА ДРУГО ЗАКОНОВО ОСНОВАНИЕ:	
12. АКТОСЪСТАВИТЕЛ:	
Анна Георгиева Паскалева - старши експерт в отдел "ДСРР"	<i>JKM</i> ..... /ПОДПИС/
13. ЗАБЕЛЕЖКИ:	
Продължение от графа №3: Вид и описание на имота:	
<p>1. Сграда № 31036.30.2.1 (три едно нула три шест точка три нула точка две точка едно) – Сграда на транспорта, двуетажна, масивна стоманобетонна конструкция, застроена площ 195 (сто деветдесет и пет) кв.м., построена 1939 г., съдържаща следните самостоятелни обекти:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Самостоятелен обект в сграда № 31036.30.2.1.1 (три едно нула три шест точка три нула точка две точка едно точка едно) – Обект със специално предназначение (Приемно здание), на първи етаж, застроена площ 207 (двеста и седем) кв.м., ведно със съответните идеални части от сградата;</li> <li>- Самостоятелен обект в сграда № 31036.30.2.1.2 (три едно нула три шест точка три нула точка две точка едно точка две) – Жилище, апартамент(служебен), на втори етаж, със застроена площ 79,270 (седемдесет и девет цяло двеста и седемдесет хилядни) кв.м., ведно със съответните идеални части от общите части на сградата;</li> <li>- Самостоятелен обект в сграда № 31036.30.2.1.3 (три едно нула три шест точка три нула точка две точка едно точка три) – Жилище, апартамент(служебен), на втори етаж, със застроена площ 64,570 (шестдесет и четири цяло петстотин и седемдесет хилядни) кв.м., ведно със съответните идеални части от общите части на сградата;</li> <li>- Самостоятелен обект в сграда № 31036.30.2.1.4 (три едно нула три шест точка три нула точка две точка едно точка четири) – Жилище, апартамент(служебен), на втори етаж, със застроена площ 36,750(тридесет и шест цяло седемстотин и петдесет хилядни) кв.м., ведно със съответните идеални части от общите части на сградата;</li> </ul>	

ВАРНО С ОРИГИНАЛА

08 MAY 2015  
ВАРНО С ОРИГИНАЛА

ПРОДЪЛЖАВА НА ДОК. № 17

С. Мирянинова, 21.04.15  
.....  
.....

*Sto - Georgiev*









# СКИЦА

№ 49 / 09.11.2016 г.

На поземлен имот № 31036.30.2

Находящ се в с.ЗЛАТИТРАП, ЕКАТТЕ: 31036, общ. РОДОПИ, обл. ПЛОВДИВ по кадастрална карта, одобрена със заповед № РД-18-18 от 01.10.2013г. на Изпълнителния директор на АГКК-София.

Вписан в партида № . . . . . на Имотния регистър към РС ПЛОВДИВ.

Адрес : ул. "жп гара Тодор Каблешков"  
Площ по кадастрална карта : 109,505 дка.  
Трайно предназначение : Територия за транспорт  
Начин на трайно ползване : За линии на релсов транспорт  
Стар идентификатор : пл.№ 030002 п. част от 022166

**Собственици:**

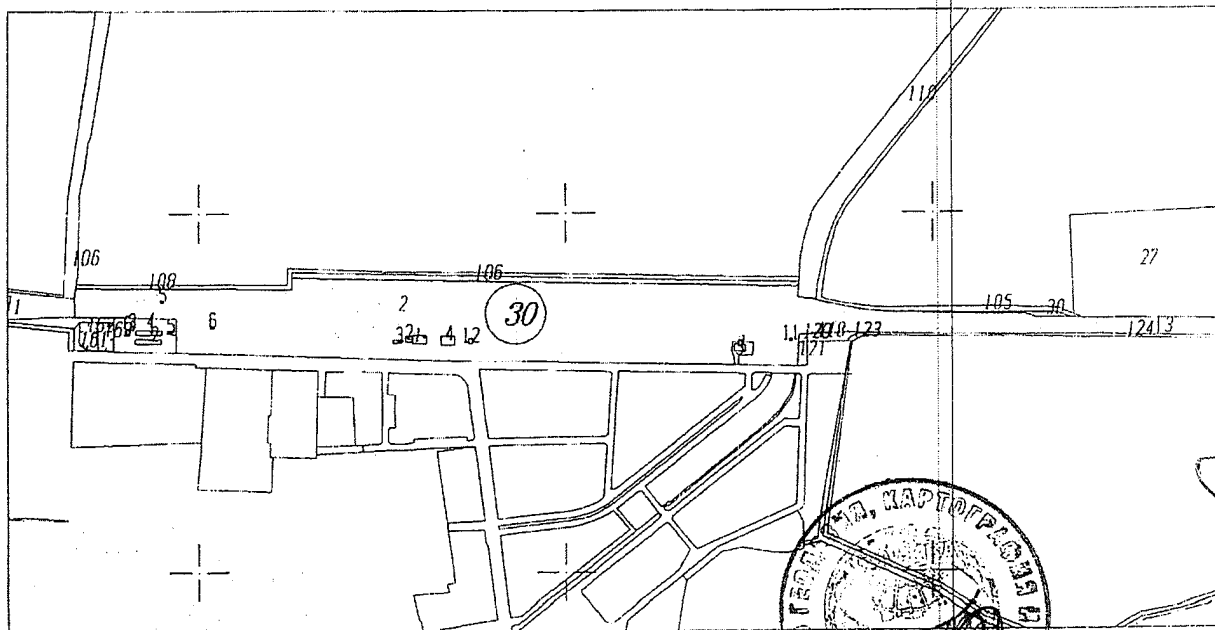
1.ДП "НК ЖИ", БУЛСТАТ 130823243, гр.СОФИЯ, бул. "Княгиня Мария Луиза" № 110, п.код:1233

Документ: акт за публ.държ.соб № 60 от 28.04.2015 г. издаден от СЛУЖБА ПО ВПИСВАНИЯТА-АВ П-В, том: 32, регистър: 11802

Съседи:31036.14.30, 31036.14.105, 31036.14.110, 31036.22.106, 31036.22.108, 31036.21.106, 31036.30.1, 31036.30.4, 31036.30.5, 31036.17.121, 31036.17.120, 31036.17.118, 31036.17.123, 31036.17.124, 31036.30.3, 31036.14.27, 31036.14.105

**В имота има 8 сгради:**

- № 31036.30.2.1 - 2 етаж, Масивна стоманобетонна, Сграда на транспорта, 195 кв.м
- № 31036.30.2.2 - 1 етаж, Масивна стоманобетонна, Сграда на транспорта, 85 кв.м
- № 31036.30.2.3 - 1 етаж, Паянтова, Сграда на транспорта, 63 кв.м
- № 31036.30.2.4 - 1 етаж, Масивна стоманобетонна, Сграда на транспорта, 228 кв.м
- № 31036.30.2.5 - 1 етаж, Масивна стоманобетонна, Сграда на транспорта, 11 кв.м
- № 31036.30.2.6 - 1 етаж, Масивна стоманобетонна, Сграда на транспорта, 13 кв.м
- № 31036.30.2.11 - 1 етаж, Масивна стоманобетонна, Сграда на транспорта, 12 кв.м
- № 31036.30.2.12 - 1 етаж, Масивна, Сграда за битови услуги, 29 кв.м



М 1:10000

Скицата е актуална към 09.11.2016 г.  
СРКК-гр.Пловдив

Изготвил:.....  
/изж. Вилна Видолова/

**ВАРНО С ОРИГИНАЛА**

