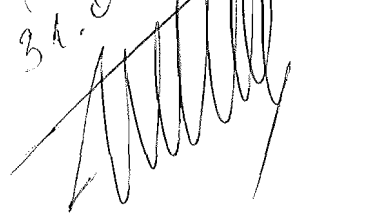
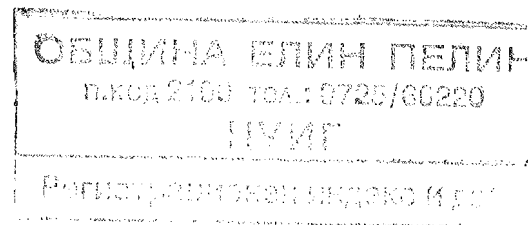


Милчо А. Ламбрев
31.01.2015г.




УВЕДОМЛЕНИЕ

за инвестиционно предложение

От ДЪРЖАВНО ПРЕДПРИЯТИЕ „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА„
/име, адрес и телефон за контакт, гражданство на възложителя – физическо лице/

Адрес: бул. „Княгиня Мария Луиза“ № 110 Булстат: 130823243,
/седалище и единен идентификационен номер на юридическото лице/

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

Телефон, факс и e-mail: тел. Тел. (+0359 2) 932 6001, факс (+0359 2) 932 64 44, ел. поща
office@rail-infra.bg

Генерален директор на фирмата – възложител - инж. Милчо Алексиев Ламбрев

Име на упълномощения представител

Лице за контакти: инж. Андреана Пастушанска – 02/932-29-36

E-mail: a.pastushanska@rail-infra.bg

УВАЖАЕМИ ГОСПОДА,

Уведомяваме Ви, че **ДЪРЖАВНО ПРЕДПРИЯТИЕ „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА „** има следното инвестиционно предложение:

„Развитие на железопътен възел София” по проект **„Техническа помощ за развитие на железопътен възел София”,** реф. № 2006-BG/16/P/PA 002, финансиран от Европейския съюз.

Характеристика на инвестиционното предложение:

Увод

Поради географското си положение България представлява важна транзитна страна за трафика между Западна, Централна и Южна Европа, Близкия изток и Азия. България се пресича от следните трансевропейски национални коридори:

- Коридор IV: от Видин до Кулата/Свиленград;

- Коридор VII: Дунав;
- Коридор VIII: от Гюешево до Варна и Бургас;
- Коридор IX: от Русе до Свиленград;
- Коридор X: от Драгоман до София.

За да притежава модерна железопътна мрежа, отговаряща на изискванията за транспорт в съответствие с Директивите на ЕС, България е приела сериозна програма за рехабилитация на железопътните линии. Тази модернизация на железопътната мрежа се извършва с финансовата помощ на Европейската комисия /програми ФАР и ИСПА/, на Световната банка, а от 1 януари 2007 г. с влизането на България в ЕС и от Кохезионния фонд.

1. Резюме на предложението:

Железопътният възел София е голямо и сложно транспортно съоръжение. Той се явява пресечна точка на голяма част от ж.п. линии и има връзка с всички части от територията на България. Линейната железопътна инфраструктура в рамките на железопътния възел включва 12 междугария с обща дължина на ж.п. линиите 53,3 km, от които 38,4 km са двупътна линия. В ж.п. възела влизат 8 ж.п. гари, 4 спирки, едно пътническо вагоноремонтно депо, 2 локомотивни депа, правителствен пътнически ремиз, специализирани пътническа и разпределителна гари, помощни ж.п. стопанства и мрежа от 42 индустриални клона. Проектната скорост варира от 60 до 100 km/h за транзитно преминаващи влакове, с максимално допустимо осово натоварване D4. Максималният наклон достига 11,7 mm/m и минималният радиус на кривите е от 250 до 1000 m. Железопътният възел е изцяло електрифициран (с напрежение 25 kV/50 Hz), в преобладаващата част управлението се осъществява посредством автоматична блокировка.

Инвестиционното предложение предвижда развитие на железопътен възел София чрез модернизация, с цел създаване на необходимите технически и икономически условия за увеличаване на капацитета.

Предлаганият вариант е С1, при който се предвижда следното:

- възстановяване на ж.п. линия Подуяне разпределителна (запад) до гара Биримирци;
- изграждат се нова пътническа гара Обеля /в западна посока/ и спирка Дружба /в източна посока/;
- изграждане на нов трети успореден коловоз от Волюяк до Казичене с дължина 22,123 km;
- реконструкция на гарите от Волюяк до Казичене за включване на новата трета жп линия;
- изграждане на ново трасе в източна посока като нова единична железопътна линия и рехабилитиране на съществуващ ж.п. участък Казичене – Столник.

Новата връзка между гара Казичене и Столник през Равно поле е 18,300 km.

Обща тенденция, наблюдавана в цяла Европа и навсякъде по света е значително намаление в трафика на пътници и товари в железопътния сектор в периода след 1998 г. Това с пълна сила се случи и у нас след либерализацията на транспортния пазар и конкуренцията на автомобилните превозвачи.

Инвестиционното предложение има за цел да:

1. Задържи и спре настоящата негативна тенденция на спад в обемите на трафика в ж.п. възел София и пресичащите се в него ж.п. коридори;
2. Привлече нови железопътни оператори, които да се конкурират за ж.п. трасета в предлагането на услуги, благодарение на развитието на ж.п. възел София и в контекста на факта, че този възел е интегрална част от Транс-Европейската Транспортна Мрежа.

Инвестиционното предложение се отнася за развитие (модернизация) на железопътен възел София. По своя характер предложението се класифицира като разширение използването на съществуващата ж.п. инфраструктура чрез свързаната с него дейност – превоз на пътници и транспортиране на товари.

Инвестиционното предложение е включено в доклада на Групата на високо ниво /Доклад на Ван Мирт/ в списъка на приоритетните проекти по Трансевропейска транспортна мрежа до 2020 г. То е част от мрежата TINA и транс-европейския транспортен коридор IV и неговото развитие е от най-висок приоритет за развитието на транспортната инфраструктура на Министерство на транспорта на Република България.

Проектът ще допринесе също за изпълнението на следните международни споразумения и инициативи:

- Транс-европейска мрежа (TEN);
- Европейско споразумение за международни железопътни линии (AGC);
- Европейско споразумение за международни железопътни линии за комбиниран транспорт (AGTC);
- Транс-европейски железници (TER);
- Меморандуми за Европейски транспортни коридори №№ IV, VIII, IX, X.

2. Описание на основните процеси, капацитет, производителност (т/год. готова продукция), обща използвана площ.

Основният технологичен процес при експлоатацията на железопътния възел е предлагане на железопътни транспортни услуги (транспортване на пътници и товари). Съпътстващи процеси са развитието, ремонта и поддръжката на ж.п. инфраструктура, ж.п. съоръжения и подвижен състав.

Съществуващият капацитет на ж.п. възел София по данни на БДЖ за трафика в периода 1995 - 2001 г. се характеризира със следните показатели:

- Превоз на пътници – 11,17 ÷ 6,47 млн. пътника/год., което представлява 15 ÷ 17,3% от общият брой за страната;
- Обработени товари - 4.08 ÷ 0.99 млн. т/год.;

Основната цел на инвестиционното предложение е развитието на железопътната инфраструктура, която ще обслужва и генерира трафик, който се диференцира на:

1. Товарен трафик: конвенционален и комбиниран транспорт;
2. Пътнически трафик: градски, крайградски, междуградски и скоростен.

В съответствие със стратегическите цели на инвестиционното предложение за модернизация на ж.п. възел - София увеличаването на капацитета ще се постигне чрез създаване на необходимите технически и икономически условия.

С реализацията на инвестиционното предложение се очаква до 2015 г. товарният трафик (неконтейнерен и контейнерен) да достигне 3,5 мил. тона/год, а до 2030 г. – 5,7 мил. тона/год. За пътническият трафик по отношение на крайградските и междуградските пътувания ще се търси подобряване на услугата откъм времепътуване и комфорт. Очаква се към 2020 г. е да бъдат обслужвани дневно около 27000 пътника на денонощие от крайградски и междуградски пътувания. Международните пътнически пътувания ще се реализират по скоростни трасета. След 2015 година ще може да се очаква, че ще започне активно търсене на транспортната услуга - високоскоростно движение по направления Белград – София – Истанбул и Солун – София – Видин (Русе) - Букурещ. Очакваният брой пътници на денонощие е 18 900.

Предлагания вариант С1 предвижда още:

- Разсредоточаване на пътническите потоци чрез въвеждане на диаметрално движение по 1-ва линия и откриване на две крайни гари Обеля и Казичене за пътнически влакове, работещи в

единен технологичен процес с ВРД Надежда и нов технически пункт Казичене. Изграждане минимум на още един коловоз и създаване на тройна линия по това направление.

- Модернизират се съществуващите спирки и се откриват нови за връзка с метрото. Създават се условия за реализиране и на градски ж.п. превози.
- Гарите Волуяк и Казичене се реконструират като възелни, съобразени с новите решения за по-високи скорости на двойни ж.п. линии, включващи се в тях съответно от Перник и Радомир, Столник и Подуене.
- Коловозното развитие на гарите София, Подуене и Искър се реконструира за включване на четворна линия по главното направление и на всички други ж.п. връзки. Сведена е до минимум употребата на английски стрелки и бретели.
- Гара Подуене-разпределителна се реконструира като се предвиждат следните работи: Възстановяване на западен отправен парк, обособяване на директна товарна връзка на Искър до ПДТ Запад, привързване на източен приемно-отправен парк с коловозното развитие на интермодален терминал Подуене, демонтаж на 10 бр. коловози от разпределителния парк.
- Гара Илиянци също се реконструира. Демонтират се 9 бр. коловози и освободеното място се резервира за бъдещо изграждане на други обекти: терминал, звеносборъчна база или др.
- Изнасяне на товарното движение от Централна гара София, чрез възстановяване на ж.п. линия ПДТ западен район – Биримирци. Възстановяване на 4 бр. Приемно-отправни коловози.
- Ж.п. линиите, които не се реконструират се рехабилитират.
- Прелезите се закриват и заменят с решение за пресичане на две нива, а където това не е възможно на I-ви етап е заложено преоборудване със съвременни инсталации.
- Гарите ще бъдат съоръжени с маршрутно компютърни централизации и ETCS (Ниво1).
- Предвижда се изграждане на един нов коловоз за 160км/ч източно от Верила и Равно поле, с цел излизане от екологична зона по Натура 2000. Съществуващата ж.п. линия Столник-Мусачево-Казичене се запазва на този етап и се рехабилитира.
- Създава се връзка Елин Пелин – Равно поле, даваща възможност на транзитиращите ж.п. състави за обход.
- Нова гара Обеля се изгражда северно от магистралната линия (според отреденото ѝ място в ОУП) София. ж.п. връзката от Обеля до ВРД Надежда пресича подлезно (на две нива) главните коловози София-Волуяк.

Всички рехабилитационни дейности ще се извършват на територията на сега съществуващия железопътен възел София.

Новите строителни дейности за удвояване на съществуващи коловози нов трети успореден коловоз от Волюяк до Казичене ще се извършват предимно в съществуващия сервитут.

Отчужденията на площи около ж.п. линии на възела са аргументирани от необходимостта за проектиране на съвременни трасета, осигуряващи проектните по-високи скорости на движение.

Предвижданото ново трасе, извън ЗЗ „Долни Богров” ще изисква по-големи отчуждения и промяна на предназначението на земи в землищата на селата Казичене, Равно поле, Мусачево, Яна и Столник.

Приблизителният размер на отнетите земи по вариант „С1” е:

Участък	Площ по вид територия /дка/	
	урбанизирана	неурбанизирана
междугарие София - Обеля	2.6	
нова Гара Обеля	53.4	
междугарие Обеля - Волюяк	1.1	0.3
Гара Волюяк	4.0	0.3
Гара Подуяне - пътническа	-	-
Междугарие Подуяне Искър	15.5	-
гара Искър	21.1	5.9
Междугарие Искър -Нов технически пункт Казичене	5.9	13.6
Нов технически пункт Казичене		170.5
Нов технически пункт Казичене-Казичене	0.3	
гара Казичене	0.2	26.3
Междугарие Казичене - Столник		498
Междугарие ПДТ Запад - Биримирци	4.0	-
гара Биримирци	-	-
Междугарие Биримирци - Подуяне разпр. източен район	26.9	5.4
Общо:	135.0	720.3

Категорията и видът на отчуждените земи ще се даде на по-късен етап от развитието на проекта и изготвяне на парцеларни планове.

3. Връзка с други съществуващи и одобрени с устройствен или друг план дейности в обхвата на въздействие на обекта на инвестиционното предложение:

Инвестиционното предложение е свързано със следните утвърдени програми:

- Общ устройствен план на София – 2009 г.;
- Оперативна програма „Транспорт” 2007 – 2013 г.;
- Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Р България до 2015 г.;
- Десетгодишен план за развитие на НК”ЖИ”, разработено по проект „Организационно реструктуриране на железопътната система – развитие на управлението на компанията за железопътна инфраструктура” – SYSTRA, CIE Consult, Railplan и Deloitte& Touche проучване, финансирано от Фар, 2002;
- Стратегия за интегриране на българската ж.п. инфраструктура в европейската интермодална транспортна мрежа;
- Национална стратегия за опазване на околната среда;
- Доклади по проект „Техническа помощ за модернизация на трансевропейската ж.п. мрежа в България: позиция I- ж.п. линия София – Пловдив”;
- Доклади по проект „ модернизация на ж.п. линията Видин – София”;
- Доклади по проект „Възстановяване на проектни параметри на ж.п. линия София – Карлово – Зимница”;
- Доклади по проект „Техническа помощ за модернизация на трансевропейската ж.п. мрежа в България: позиция II - ж.п. линия София – Перник - Радомир”;
- Доклади по проект „Техническа помощ за модернизация на трансевропейската ж.п. мрежа в България: позиция I- ж.п. линия София – Драгоман”;
- Доклади по проект „Изграждане на интермодален терминал в района на град София”;
- Стратегия за развитие на разпределителните гари.

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

Железопътен възел София е линеен обект, разположен на територията на една област – София-град и основно на територията на Столична община, с изключение на част:

- Част от междугарие Банкя – Волюяк, попадаща в землището на с. Гурмазово, общ. Божурище, обл. София;

- Част от междугарие Казичене – Мусачево, попадащо в землище на с. Равно поле, общ. Елин Пелин, обл. София;

С времето терените около железопътното трасе са усвоени и в момента голяма част от железопътната линия попада в урбанизирани територии, предимно индустриални зони (Волюяк - Казичене, Сточна гара – Биримирци). Само новопроектираната връзка между гара Казичене и гара Столник ще бъде по нов терен, извън района на ЗЗ «Долни Богров – Казичене». Това се налага, както вече отбелязахме, от съображения за опазване на тази ЗЗ.

Териториите, в които предстои строителството, представляват в основната си част земи - публична държавна собственост.

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

При строителството и експлоатацията на инвестиционното намерение ще се използват следните природни ресурси:

Земя и земни маси

Строителство

Основната част от строителните и рехабилитационни работи ще се извършва предимно в рамките на сервитута на съществуващия и понастоящем ж.п. възел София.

Категорията и видът на отчуждените земи ще се даде на по-късен етап от развитието на проекта и изготвяне на парцеларни планове.

При направа на насипи ще се използват земни маси от взаимствени изкопи (след изследване на техните якостни и физико-химични качества).

При експлоатацията на инвестиционното предложение този вид суровина няма да се използва, освен при работи на „Гражданска защита”, свързани с необходимост от обработка на разпиляни токсични субстанции при евентуални аварии и при потушаване на възниканали около ж.п. трасето пожари. Предвид на това, че настоящото инвестиционно предложение цели постигане на европейските стандарти за безопасност при превоз товари употребата на земни маси по време на експлоатацията се преценява като минимална.

Вода

Строителство

При рехабилитацията и новото строителство на ж.п. възел София вода ще се използва за: приготвяне на бетонови смеси, за навлажняване на временните пътища и строителни площадки за

предотвратяване на емисии от прах във въздуха, за битови нужди на строителите. Не се предвижда водоползване в значими размери.

Приблизителните количества вода, които ще бъдат използвани при изграждане на ж.п. линията са: - вода за питейните/битовите нужди на работниците – около 120m^3 ;

- вода за реализирането на технологичните процеси при изграждане на ж.п. линията – около 300m^3 ;

При експлоатацията на ж.п. линията ще бъдат използвани:

- вода за питейните/битовите нужди на служителите – около $50\text{m}^3/\text{y}$;

При експлоатацията на инвестиционното предложение основните технологични процеси не са свързани с потребление на вода. Вода ще се използва за: битови нужди от персонала на ж.п. компанията оператор, пътниците на ж.п. гарите и спирките, измиване на подвижния състав и дезинфекция на експлоатационните пунктове. Водата за посочените нужди ще се доставя от мрежата на водоснабдителните дружества в обхвата на ж.п. линията София - Драгоман.

Източници на енергия

При строителството на инвестиционното предложение ще се използват горива за строителната механизация, основно дизелово гориво. Необходимата ел. енергия за заваръчни и други монтажни работи по трасето ще се осигурява от дизелови генератори, а на основните складови бази от републиканската електрическа мрежа.

Приблизителните количества енергия, които ще бъдат използвани при изграждане на ж.п. линията са:

- дизелово гориво за използваните машини при строителството – около 300t;
- електроенергия – около 40Mwh/y;

При експлоатацията на ж.п. линията ще бъдат използвани:

- електроенергия – около 15Mwh/y;
- дизелово гориво за обслужващите ж.п. линията коли, докарващи резервни материали – около 50t/y;

При експлоатацията на инфраструктурата и съоръженията на инвестиционното предложение ще се използва електроенергия за движение на подвижния състав, за направление на ж.п. линията, гаровите възли, контролно-измервателните прибори, сигнализацията и другите елементи, свързани с надеждността и безопасността на технологичните процеси. Тяговата електроенергия 27.5kV променлив ел. ток с честота 50Hz се осигурява от подстанции 110/27,5kV, захранвани от републиканската ел. преносна мрежа.

Минерални суровини, инертни материали, дървен материал

Инертни материали ще се използват при изграждане на земното легло и баластовата призма на железния път.

Ще се използват само регламентирани кариери за инертни материали, с анализирани качества от акредитирани лаборатории.

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

ДП „НКЖИ“ не разполага със собствени ресурси (суровини) и материали за осъществяване дейността на инвестиционното предложение.

При експлоатацията на инвестиционното предложение този вид суровина няма да се използва, освен при работи на „Гражданска защита“, свързани с необходимост от обработка на разпилени токсични субстанции при евентуални аварии и при потушаване на възникнали около ж.п. трасето пожари.

Обработени метални суровини и железобетонни изделия

При реализацията на инвестиционното предложение ще се използват релси, армировъчна стомана, железобетонни конструкции за контактните мрежи, проводници и окомплектовка на същите с необходимата техника.

Всички необходими материали за изграждане на инвестиционното предложение, както и спомагателните съоръжения към него ще се доставят като стоков продукт от пазара по вид и количество в съответствие с проекта.

На този етап е трудно да се прогнозира точното количество на природните ресурси, които ще бъдат използвани при изграждането и експлоатацията на железопътен възел София, поради което предложените основни природни ресурси са приблизителни, като същите ще се уточнят по време на изготвяне на работния проект на обекта.

Другите природни ресурси, които ще бъдат използвани при изграждането и експлоатацията на ж.п. линията ще бъдат незначителни в сравнение с горепосочените.

По време на експлоатацията горните суровини ще се използват при ремонти на железния път и съоръженията към него като количествата им ще зависят от вида и размера на извършваните ремонтни дейности.

6. Отпадъци, които се очаква да се генерират:

По време на строителните дейности, свързани с реконструкцията на обектите на инвестиционното предложение основно се очаква генериране на смесени строителни отпадъци от

разрушаване на съществуваща инфраструктура и ново строителство. Ремонтът на строителната механизация ще се извършва в специализирани пунктове за ремонт на тежка пътна механизация, опасни отпадъци като отработени масла, филтри, антифризни течности, акумулатори, на строителната площадка не се очакват. Очакват се и незначителни количества битови отпадъци от постоянните и временните строителни площадки.

По време на експлоатацията се очаква генериране на битови отпадъци от персонала, обслужващ ж.п. възела и пътниците. Ще се отделят опасни отпадъци - отработени масла, филтри, антифризни течности, акумулатори в местата за обслужване и ремонт, както и живак съдържащи осветителни тела в гарите и спирките.

Прилагам:

1. Обща схема на ж.п. възел София
2. Генерална схема - **Вариант С1** развитие на ж.п. възел София.

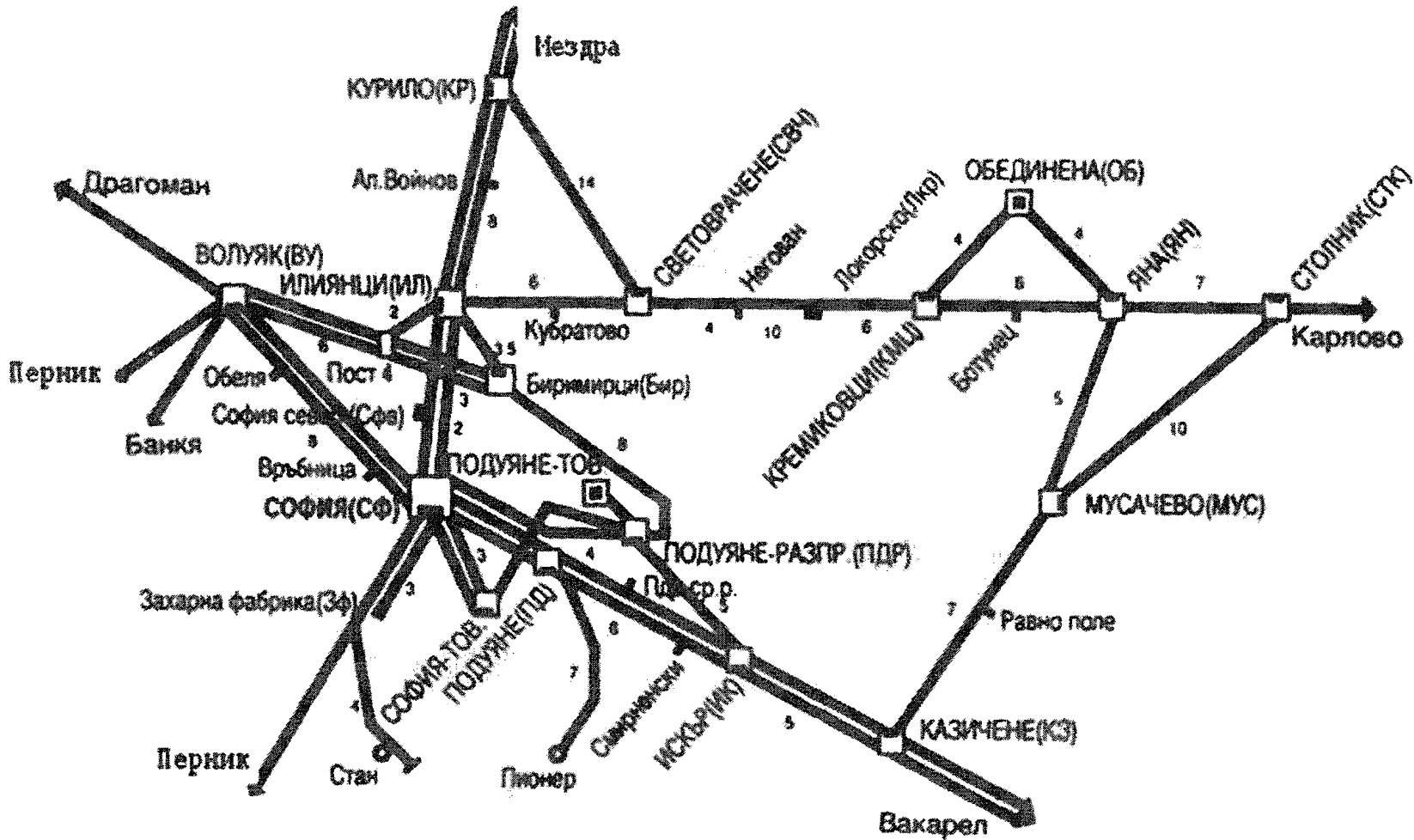
С уважение,

инж. Милчо Ламбрев

Генерален директор на ДП „НСЖИ“



ЖП ВЪЗЕЛ СОФИЯ





Гара Яна

Гара Столик

Гара Мусачево

МУСАЧЕВО

РАВНО ПОЛЕ

Стржа Равно Поле

ВЕРИЛА

Стржа Верила

Гара Елин Пелин

ЕЛИН ПЕЛИН

Пловдив