

# УВЕДОМЛЕНИЕ ЗА ИНВЕСТИЦИОННО ПРЕДЛОЖЕНИЕ

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

Пълен пощенски адрес: бул. „Кн. Мария Луиза“ № 110, София 1233  
Телефон, факс, e-mail: тел: 932 60 02, факс 932 6444  
Директор на фирмата-възложител инж. Кр. Папукчийски Генерален директор на ДП НКЖИ  
Лице за контакти: Мирослава Доганджийска, e-mail: m.dimcheva@rail-infra.bg; тел: 02/9323863

УВАЖАЕМИ ДАМИ И ГСПОДА,

На основание чл. 4, ал. 1 от Наредба за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда (НУРИОВОС, приета с ПМС № 59/2003г., ДВ, бр. 25/2003г., посл. изм. и доп., ДВ, бр. 12 от 12.02.2016 г., в сила от 05.01.2018 г.) Ви уведомяваме за инвестиционното предложение на ДП „Национална компания „Железопътна инфраструктура“:

„Проектиране и изграждане на ETCS в жп участъка София – Септември”

Съгласно изискванията на чл. 4, ал. 3 от Наредбата за ОВОС представяме следната информация за инвестиционното предложение:

## Характеристика на инвестиционното предложение:

1. Резюме на предложението  
(посочва се характерът на инвестиционното предложение, в т.ч. дали е за ново инвестиционно предложение, и/или за разширение или изменение на производствената дейност съгласно приложение № 1 или приложение № 2 към Закона за опазване на околната среда (ЗООС))

### Обща информация

Инвестиционното предложение за „Проектиране и изграждане на ETCS в жп участъка София – Септември” е част от проект „Модернизация на железопътна линия София – Пловдив“. Целта на основния проект е повишаване на сигурността и подобряване на управлението на влаковото движение, интеграция на гарови и междугарови системи, намаляване на човешкия

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

Железопътната линия „София - Пловдив“ е електрифицирана и удвоена през 70 - те години на миналия век. Съществуващото пътно оборудване се състои от изградена и функционираща система JZG-703 в участъка от гара Искър да гара Септември (км 8+170 път 1 и 2 до км 99+900 път 1 и 99+730 път 2), която не отговаря на изискванията на Регламент (ЕС) 2016/919.

Настоящото инвестиционно предложение предвижда пресъоръжаване на участъка от жп линията от предупредителните светофори на гара Подуяне пътническа /страна София/ до предупредителните светофори на гара Белово/ страна Септември/ със системата ETCS ниво 1 с централизирани LEU по набор от спецификации #3 (ETCS базова линия 3, версия 2) от Регламент (ЕС) 2016/919. В обхвата на проекта са включени и гарите Подуяне пътническа, Искър, Казичене, Елин Пелин, Ихтиман, нова гара Костенец, Белово и сп. Вакарел и сп. Веринско.

На 25 януари 2012 г. е прието решение на Европейската комисия, с което се стартира процеса на сертифициране и разрешаване на линии и влакове, оборудвани с Европейската система за контрол на влаковете (ETCS). ETCS е европейски стандарт за влакова сигнализация и контрол на скоростта. Въвеждането на ETCS за ключови линии за превоз на товари и високоскоростни коридори цели значително да подобри конкурентоспособността на европейската железопътна мрежа. Концепцията на ETCS се състои в подаване на информация от бализи/индуктори към влака, а компютърът, с който е оборудван влакът, използва тази информация, за да изчисли максимално разрешената скорост и автоматично понижава скоростта, ако е необходимо. ETCS е част от Европейската система за управление на движението на влаковете (ERTMS). С реализацията на настоящото инвестиционно предложение ще се постигне съвместимост на железопътната линия в участъка София – Септември с европейските стандарти за сигнализация и управление на влаковото движение и ще се гарантирана неговата безопасност.

Европейската система за управление на движението на влаковете (ERTMS) може значително да повиши конкурентоспособността на железопътния транспорт. Очакват се особено големи ползи за товарните превози — след координираното въвеждане на системата по един цял коридор, съпътствано от съответните мерки, като например хармонизиране на оперативните правила, подобряване на инфраструктурата и ползи за железопътните предприятия, железопътните оператори и клиентите на железопътния транспорт.

В страните от Европейския съюз съществуват над 20 национални системи за автоматичен контрол на скоростта на влаковете. За съжаление, тези национални системи не са съвместими една с друга. За използването на локомотивите в железопътни мрежи с различни системи на електрозахранване е необходима или тяхната смяна на границата (което означава загуба на много време), или оборудване с няколко бордови системи за електрозахранване, съвместими с различните релсови системи, използвани във всяка една мрежа (което увеличава разходите и повишава риска от авария). Във всички случаи това е в разрез с идеята за единен пазар и представлява пречка пред свободното движение на хора и стоки в ЕС.

С реализацията на настоящото инвестиционно предложение за „Проектиране и изграждане на ETCS в жп участъка София – Септември“ ще се осигури по-висока степен на

безопасност на железопътния транспорт в участъка, както и ще се гарантира по-малка зависимост от действията на субективния фактор и по-малка необходимост от персонал.

Предлаганата за внедряване система ще осигури обективен функционален контрол върху характеристиките на движение на всички влакове, съоръжени с необходимото бордово оборудване.

От изключителна важност за безопасността на движението е въвеждането и внедряване на система за контрол на движението на влаковете. По този начин ще се създаде възможност за извършване на обективен, непрекъснат и независим от машинистите на влака контрол върху условията, при които се извършва движението на влаковете в гарите и в междугарията.

С предлаганите нововъведения ще се създадат предпоставки за движение на влаковете през гарите с проектна скорост при гарантирани условия на безопасност. Крайната цел на проекта е да осигури безопасност, ефективност и устойчивост на предлаганата железопътна услуга чрез внедряване на системата ETCS, ниво 1 и модернизация на системите за безопасност и телекомуникации по протежение на съществуващата жп линия, в съответствие със съществените изисквания, свързани с интегритета, безопасността и оперативната съвместимост на железопътната система на ЕС и националните правила за безопасност.

**2. Описание на основните процеси, капацитет, обща използвана площ; необходимост от други, свързани с основния предмет, спомагателни или поддържащи дейности, в т.ч. ползване на съществуваща или необходимост от изграждане на нова техническа инфраструктура (пътища/улици, газопровод, електропроводи и др.); предвидени изкопни работи, предполагаема дълбочина на изкопите, ползване на взрив:**

Инвестиционното предложение за „Проектиране и изграждане на ETCS в жп участъка София – Септември” предвижда изграждането на нова система ETCS ниво 1 по набор от спецификации # 3 (ETCS базова линия 3, версия 2) от Регламент (ЕС) 2016/919. Чрез тази система се цели осъществяването на ефективен контрол на движението на влаковете в участъка, повишаване на безопасността и подобряване на управлението на влаковото движение и намаляване на човешкия фактор в управлението на влаковото движение.

Инвестиционното предложение предвижда изграждането на система ETCS ниво 1 с централизирани LEU по набор от спецификации # 3 (ETCS базова линия 3, версия 2) от Регламент (ЕС) 2016/919 и включва следните дейности:

- цялостен демонтаж на пътното оборудване на системата JZG-703 в участъка от гара Искър до гара Септември (км 8+170 път I и II до км 99+900 път I и 99+730 път II);
- доставка и монтаж на нови бализи и LEU за цялата отсечка в участъка София – Септември;
- създаване на нова база данни за ETCS ниво I;
- техническо и работно проектиране;
- доставка и монтаж на оборудване и кабели за нова системата ETCS ниво I по набор от спецификации # 3 (ETCS базова линия 3, версия 2) от Регламент (ЕС) 2016/919 в участъка София – Септември;

- интерфейс с изградената система ETCS ниво 1, версия 2.3.0d в участъка Септември-Пловдив и с предвидената за изграждане система ETCS ниво 1 за възел София, в участъка София – Воляк;
- доставка на инструмент за зареждане на LEU и бализи;
- зареждане на LEU и бализи;
- статични и динамични тестове на телеграмите.

Системата ETCS ще бъде проектирана за работа при скорости на влаковото движение до 160 км/ч, а оборудването ще може да функционира на еднопътни и многопътни участъци, като позволява двупосочно равностойно/обезличено движение на жп возилата. Пътното оборудване се монтира на всеки сигнал – предупредителен, входен, изходен и маневрен.

Съгласно изискванията на ERTMS/ETCS за прилагането на Ниво 1 с точково предаване на данните от пътя към локомотива, системата „Пътно оборудване” се състои от Евробализи и Кодиращи устройства (LEUs) (линеен електронен възел). То осигурява необходимата информация от пътя и с помощта на бализите предава съответните телеграми към локомотива.

На всеки пътен сигнал и в някои случаи на местата с ограничена скорост на движение се монтират предавателни точки, които изпращат данни към влака. Използват се два типа точки за предаване на данни:

1) Точка за предаване на променливи данни, която нормално се използва за всеки сигнал. Тази предавателна точка обикновено се състои от кодиращо устройство и бализна група. В този случай променливата информация се предава от кодиращото устройство на една от бализите по кабел.

2) Точка за предаване на постоянни данни нормално се използва при места, където трябва да се предава само фиксирана информация, напр. временни намаления на скоростта, репозиционираща информация и др.

В междугарията предавателните точки, които изпращат данни към влака, ще бъдат разположени на 1500 м от входен/изходен сигнал на гарите. Към момента няма информация за точното местоположение на точките. То ще бъде определено след изработването на техническия проект от избрания Изпълнител.

В гарите, където е инсталирана компютърна гарова централизация (снимка №1), информацията за сигналите и стрелките се получава директно по линия за данни от гаровата централизация.



*Снимка №1. Внедрена система ETCS*

При централизирана система Изпълнителят следва да предвиди съответния интерфейс за адаптиране на апаратурата на ETCS към компютърни централизации, с които се предвижда да се оборудват гарите в участъка. В случай на децентрализирана система кодиращите устройства ще бъдат монтирани в подходящи кутии, непосредствено до светофорите и променливата бализа.

Изпълнението на инвестиционното предложение има за цел да се осъществи ефективен контрол на движението на влаковете в участъка, повишаване на безопасността и подобряване на управлението на влаковото движение и намаляване на човешкият фактор в управлението на влаковото движение. С реализацията му ще се постигне повишаване на безопасността и оперативната съвместимост на линията, както и до намаляване на разходите за поддръжка.

**3. Връзка с други съществуващи и одобрени с устройствен или друг план дейности в обхвата на въздействие на обекта на инвестиционното предложение, необходимост от издаване на съгласувателни/разрешителни документи по реда на специален закон; орган по одобряване/разрешаване на инвестиционното предложение по реда на специален закон:**

Проектът за „Проектиране и изграждане на ETCS по жп участък София - Септември“ е предвиден за финансиране по Приоритетна ос 4 „Иновации в управлението и услугите - внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта“ на ОПТТИ 2014-2020 г. Необходимостта от реализацията на проекта е от основен приоритет, тъй като ще осигури висока степен на безопасност и сигурност на железопътните превози.

Железопътният участък София – Септември е част от големия проект „Модернизация на железопътната линия София - Пловдив“, за който от Министерство на околната среда и водите

са проведени изискващите се по глава шеста на ЗООС процедури по оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС), съответно за равнинните участъци София – Елин Пелин и Септември - Пловдив – процедури по преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС и за планинския участък Елин Пелин – Септември – процедура по ОВОС, съвместени с процедури по оценка на съвместимост (ОС). В резултат на проведените процедури са постановени: Решение 11- ПР/2015 г. за участъка София – Елин Пелин, Решение № 12 – ПР/2010 г. за участъка Септември – Пловдив и Решение № 6-6/2014 г. по ОВОС за участъка Елин Пелин - Септември, с които се одобрява осъществяването на инвестиционното предложение.

#### 4. Местоположение:

(населено място, община, квартал, поземлен имот, географски координати или правоъгълни проекционни UTM координати в 35 зона в БГС2005, собственост, близост до или засягане на елементи на Националната екологична мрежа (НЕМ), обекти, подлежащи на здравна защита, и територии за опазване обектите на културното наследство, очаквано трансгранично въздействие, в т.ч. на големи аварии с опасни вещества за случаите по чл. 103, ал. 4, т. 2 ЗООС, схема на нова или промяна на съществуваща пътна инфраструктура)

Настоящото инвестиционно предложение за „Проектиране и изграждане на ETCS по жп участък София – Септември“ ще се осъществи в железопътния участък от предупредителните светофори на гара Подуяне пътническа страна София до предупредителните светофори на гара Белово страна Септември. Гарите, в обхвата на проекта, са: Подуяне пътническа, Искър, Казичене, Елин Пелин, РП Вакарел, Ихтиман, нова гара Костенец и Белово.

Инвестиционното предложение „Проектиране и изграждане на ETCS по жп участъка София – Септември“ попада на територията на областите София-град, София-област и област Пазарджик и общините – Столична община, община Елин Пелин, община Ихтиман, община Костенец, община Белово и община Септември.

Реализацията на инвестиционното предложение не изисква да се провеждат процедури за промяна предназначението на земеделски земи и допълнително отчуждаване площи, тъй като дейностите по проектиране и изграждане на ETCS системата се извършват изключително върху терени, собственост на Национална компания „Железопътна инфраструктура“.

Инвестиционното предложение не засяга защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии.

Трасето на железопътната линия преминава през следните защитени зони по смисъла на Закона за биологичното разнообразие (ЗБР):

- Защитена зона “Голак” BG0000304, определена за опазване на природните местообитания на дивата флора и фауна;
- Защитена зона “Река Марица” BG0000578, определена за опазване на природните местообитания на дивата флора и фауна;

Естеството на дейностите по проектиране и изграждане на системата ETCS (инсталиране на оборудване - евробализи и кодиращи устройства за точково предаване на данните от пътя към локомотива, програмиране, интегриране) не предполага въздействие върху природни местообитания, видове и техните местообитания, предмет на опазване в защитени зони от екологичната мрежа „НАТУРА 2000“.

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

Доставката на необходимите материали за изграждането на ETCS системата ще се извършва по съществуващата пътна инфраструктура.

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

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

При внедряването и тестовите на системата ETCS, както и за нейната бъдеща експлоатация, е необходимо единствено електроенергия, която се осигурява чрез съществуващите електроразпределителни мрежи в населените места, през които преминава железопътната линия.

Реализацията на инвестиционното предложение не засяга качеството и регенеративните способности на природните ресурси.

**6. Очаквани вещества, които ще бъдат емитирани от дейността, в т.ч. приоритетни и/или опасни, при които се осъществява или е възможен контакт с води:**

Не се очаква.

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

По време на монтажните работи по изграждане на ETSC системата не се очаква да се емитират вредни вещества в атмосферния въздух, тъй като дейностите са свързани основно с инсталиране на оборудване (евробализи и кодиращи устройства за точково предаване на данните от пътя към локомотива), програмиране, интегриране и въвеждане в експлоатация на системата за управление на влаковото движение ETSC.

**8. Отпадъци, които се очаква да се генерират и предвиждания за тяхното третиране:**

Не се очаква генерирането на отпадъци. В случай на възникване на отпадъци, то същите ще бъдат събирани, съхранявани, транспортирани и обезвреждани в съответствие с изискванията на Закона за опазване на околната среда (ЗООС), Закона за управление на отпадъците (ЗУО) и Наредбата за управление на строителните отпадъци и за влагане на рециклирани строителни материали.

Всички демонтирани съоръжения и материали ще бъдат предадени на Възложителя. Същите се предвижда да се съхраняват в бази, определени от Възложителя.

9. Отпадъчни води:

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

При извършването на дейностите по изграждане на системата за управление на влаковото движение ETCS не се предвижда водопотребление и не се очаква формиране на потоци отпадъчни води. Не се очаква въздействие върху повърхностните и подземни води. Персоналът, отговорен за внедряването на системата, ще използва съществуващите в гарите водопроводни и канализационни мрежи.

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

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

По време на извършване на дейностите по изграждането на ETCS системата по железопътен участък София – Септември не се предвижда използването, съхранението и работа с материали, които могат да бъдат опасни за околната среда и здравето на хората и не се очаква наличието на такива на площадката.

Приложения:

1. Обява, с която да бъде информирано засегнатото население на територията на Вашата община, район или кметство;
2. Ситуация;

С уважение,

инж. Красимир Палукински  
Генерален директор



Красимир Палукински

