

РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

ДП „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ
ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

ISO 9001
BUREAU VERITAS
Certification



бул. СО Район Нови Искър
тел. 029917230

бул. NO РНИ18-МК92-173
от 11.04.2018
код за достъп
КСКЕВ121346



(90)18842057

ДП „ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“
Централно управление
п.л.1233 София, б.л. „Кн. М. Луиза, № 118, тел. 02/932 6115
ИНУ - 132637 04.04.18

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

ДО
Г-Н ПЛАМЕН СТОИЛОВ
КМЕТ НА ОБЩИНА РУСЕ
гр. Русе, 7000, пл. „Свобода“ № 6

Г-Н ГАНЧО СЛАВОВ
КМЕТ НА КМЕТСТВО С. ЮНАК
с. Юнак, 9135

Г-ЖА ДЕСИСЛАВА ВЕНЕЛИНОВА
КМЕТ НА КМЕТСТВО
С. КАПИТАНОВЦИ
с. Капитановци, 3768

Г-Н ГЕНАДИ СЪБКОВ
КМЕТ НА ОБЩИНА МЕЗДРА
гр. Мездра, 3100,
ул. „Христо Ботев“ №27

Г-Н ОСИЯН ЦЕНКОВ
КМЕТ НА ОБЩИНА ВИДИН
гр. Видин, 3700,
ул. „Бдинци“ №2

Г-Ц ДИМИТЪР БРЪЧКОВ
КМЕТ НА ОБЩИНА ПЕТРИЧ
гр. Петрич, 2850
ул. „Цар Борис Ц“ № 24

Г-Н ДЕЯН ИВАНОВ
КМЕТ НА ОБЩИНА БЕЛОСЛАВ
гр. Белослав, 9178,
ул. „Цар Симеон Велики“ № 23

Г-Ц ДИМИТЪР ДАМЯНОВ
КМЕТ НА КМЕТСТВО С. КУЛАТА
с. Кулата, 2868

Г-Н ГАЛИН ГЕОРГИЕВ
КМЕТ НА КМЕТСТВО
С. РАЗДЕЛНА
с. Разделна, 9181,
ул. „Централна“ № 33

Г- Н БЕЙТУЛА МЮМЮН
КМЕТ НА ОБЩИНА САМУИЛ
с. Самуил, 7454,
ул. „Хаджи Димитър“ № 23

Г-Н ЕМАНУИЛ МАНОЛОВ
КМЕТ НА ОБЩИНА АВРЕН
с. Аврен, 9135,
ул. „Тодор Ноев“ № 8

Г-Ц НУРИДИН ИСМАИЛ
КМЕТ НА ОБЩИНА ХИТРИНО
с. Хитрино, 9780,
ул. „Възраждане“ № 45

Г-Н ЛЪЧЕЗАР ЛЪЧЕЗАРОВ
КМЕТ НА КМЕТСТВО
С. ТРЪСТИКОВО
с. Тръстиково, 9134

Г-Н ИБРЯМ ИБРЯМ
КМЕТ НА КМЕТСТВО
С. ВИСОКА ПОЛЯНА
с. Висока поляна, 9765

Г-Н ГЕОРГИ ПАНАЙОТОВ
КМЕТ НА КМЕТСТВО
С. СИДЕЛ, с. Синдел, 9125

Г-Н АНДРЕЙ ИВАНОВ
КМЕТ НА ОБЩИНА ДРАГОМАН
гр. Драгоман, 2210,
ул. „Захари Стоянов“ № 26

инж. М. Банкова
инж. С. Станчева
12.04.18

Г-ЖА АНГЕЛИНА БУДИНОВА
КМЕТСКИ НАМЕСТНИК НА
КМЕТСТВО С. ДРАГОИЛ
с. Драгоил, 2208

Г-Н ЕМАЦИИЛ МАНОЛОВ
КМЕТ НА ОБЩИНА ПАВЛИКЕНИ
гр. Павликени, 5200
бул. „Руски“ № 4

Г-Н ДИМИТЪР МИТРЕВ
КМЕТ НА КМЕТСТВО С. ЛЕСИЧЕРИ
с. Лесичери, 5222
ул. „Тринадесета“ № 3 А

Г-Н ДАНИЕЛ ПАНОВ
КМЕТ НА ОБЩИНА
ВЕЛИКО ТЪРНОВО
гр. Велико Търново, 5000
пл. „Майка България“ № 2

Г-ЖА ЙОРДАНКА КОЛЕВА
КМЕТ НА КМЕТСТВО
С. РЕСЕН, с. Ресен, 5060

Г-ЖА ИВЕЛИНА ГЕЦОВА
КМЕТ НА ОБЩИНА ЛЯСКОВЕЦ
гр. Лясковец, 5140,
пл. „Възраждане“ № 1

Г-ЖА КРАСИМИРА КОЛЕВА
КМЕТ НА КМЕТСТВО
С. КОЗАРЕВЕЦ, с. Козаревец, 5148

Г-Н МАРИАН АТАНАСОВ
КМЕТ НА КМЕТСТВО
С. ДЖУЛЮНИЦА
с. Джулюница, 5146

Г-Н ДОБРОМИР ДОБРЕВ
КМЕТ НА ОБЩИНА
ГОРНА ОРЯХОВИЦА
гр. Горна Оряховица, 2100,
пл. „Георги Измирлиев“ № 5

Г-ЖА МАГДАЛИЕНА ИВАНОВА
КМЕТ НА ОБЩИНА ЗЛАТИЦА
гр. Златица, 2080
пл. „Македония“ № 1

Г-Н АНГЕЛ ГЕРОВ
КМЕТ НА ОБЩИНА ПИРДОП
гр. Пирдоп, 2070
пл. „Тодор Вляйков“ № 2

Г-Н СТОЯН ГАРЧЕВ
КМЕТ НА ОБЩИНА АНТОН
с. Антон, 2089
пл. „Съединение“ № 1

Г-Н ГОСПОДИН ГОСПОДИНОВ
КМЕТ НА ОБЩИНА МЪГЛИЖ
гр. Мъглиж, 6180
пл. „Трети Март“ № 32

Г-Н МИЛЕН БАКАЛОВ
КМЕТ НА КМЕТСТВО С. ТУЛОВО
с. Тулово, 6170

Г-Н ТОНЬО БЕНЕВ
КМЕТ НА КМЕТСТВО С. ДЪБОВО
с. Дъбово, 6178

Г-Н МИЛЕН ЧИМЕВ
КМЕТ НА ОБЩИНА ДУПНИЦА
гр. Дупница, 2600, пл. „Свобода“ № 1

Г-ЖА РОСИЦА ИЛИЕВА
КМЕТ НА КМЕТСТВО С. ДЯКОВО
с. Дяково, 2651

Г-ЖА СОФКА СКОКЛЕВА
КМЕТ НА КМЕТСТВО С. ЯХИНОВО
с. Яхиново, 2622

Г-Н ДИМИТЪР ДИМОВ
КМЕТ НА СО – РАЙОН „НАДЕЖДА“
гр. София, 1220, ж.к. „Надежда – I“,
ул. „Кирил Дрангов“ № 55

Г- ЖА ДАНИЕЛА РАЙЧЕВА
КМЕТ НА
СО - РАЙОН „НОВИ ИСКЪР“
гр. Нови Искър, 1281
ул. „Искърско дефиле“ № 123

Г-Н ИВАЙЛО ЦЕКОВ
КМЕТ НА СО – РАЙОН „ИСКЪР“
гр. София, 1592, ж.к. „Дружба 1“,
бул. „Кръстю Пастухов“ №18

Г-Н ДИМИТЪР СИЧАНОВ
КМЕТ НА СО – РАЙОН „ПАНЧАРЕВО“
гр. София, 1137, с. Панчарево,
ул. „Самоковско шосе“ № 230

Г-Н АНТОН ВЛАДИМИРОВ
КМЕТ НА КМЕТСТВО С. КАЗИЧЕНЕ
с. Казичене, 1532
ул. „Цар Борис III“ № 5

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. „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 Догановицка*, e-mail: *m.dimcheva@rail-infra.bg*; тел: 02/9323863

УВАЖАЕМИ ДАМИ И ГОСПОДА,

На основание чл. 4, ал. 2 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 12.02.2016 г.) Ви уведомяваме за инвестиционното предложение на ДП „Национална компания „Железопътна инфраструктура“:

“Проектиране и внедряване на Система за управление на влаковата работа (СУВР) в ДП НКЖИ, включително Система за мониторинг и контрол на параметри на подвижен железопътен състав в движение (СМКППЖСД)”

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, или за разширение или изменение на производствената дейност съгласно приложение № 1 или приложение № 2 към Закона за опазване на околната среда (ЗООС)

С реализацията на инвестиционното предложение за „Проектиране и внедряване на Система за управление на влаковата работа (СУВР) в ДП НКЖИ, включително Система за мониторинг и контрол на параметри на подвижен железопътен състав в движение (СМКППЖСД)“ се цели осигуряването на ефективно и устойчиво подобрене на дейностите по планиране и управление на движението на влаковете и капацитета в ДП НКЖИ, както и дава възможност за наблюдение и анализ на подвижния железопътен състав чрез използване на съвременните технологии, монтирани в различни точки на железопътната инфраструктура, наречени контролни точки (КТ).

Изпълнението на заложените дейности цели повишаване на безопасността на движение на влаковете и подобряване на показателите при изпълнение на заложения график за движение чрез разширяване на контрола и диагностичните функции

Системата за управление на влаковата работа (СУВР) има за задача да автоматизира процесите по планиране, прогнозиране, управление и отчитане на влаковата работа, изчисляване на инфраструктурни такси, водене на статистика и подготвяне на данни за анализ в ДП НКЖИ. Системата следва да дава възможност на потребителите да получават справки в зависимост от пълномощията им, както и да създават допълнителни такива в зависимост от техните потребности и права за достъп. Веднъж създадени системата следва да предоставя възможност за автоматично обновяване на справките с актуални данни. Системата следва да съдейства за изпълнение на решенията на Европейската комисия за изграждане на телематични системи за Транс-Европейската конвенционална железопътна система – Директива /16/ЕО на европейския парламент и съвета от 19 Март 2001 година и директива 62/ЕО на Европейския Парламент и съвета от 23 декември 2005 г. СУВР е предпазена да се използва основно от поделение “Управление Движението на Влаковете и Капацитета” (УДВК) и подчинените му организационни единици. Те са организирани на централно и на регионално ниво, което определя и различните нива на правомощия при вземане на решения, свързани с управление на влаковата работа.

Основните функции, които трябва да изпълнява „Системата за управление на влаковата работа (СУВР)“ на ДП НКЖИ, са следните:

- получаване и обработване на съобщения, изпратени от друг участник в транспортната верига и носещи информация, засягаща ДП НКЖИ;

- изготвяне и изпращане на съобщения, отразяващи събития, настъпили при експлоатационната дейност на ДП НКЖИ и носещи информация, засягаща друг участник в транспортната верига или в отговор на постъпило съобщение;
- създаване и поддържане на необходимите бази данни (локални и съответните части от централните), необходими за обработване и изготвяне на съобщения;
- подаване на заявки за капацитет;
- задаване на ограниченията в капацитета;
- разпределяне на капацитет;
- подаване на информация към заявителите за разпределения им капацитет по подадените от тях заявки, възможност за промяната както на заявката така и на разпределения капацитет;
- подаване на информация към структурите на ДП НКЖИ за разпределения капацитет по подадените заявки от заявителите;
- изпълняване на специфични функции по организацията на работа в ДП НКЖИ, свързани с планиране, ръководене и отчитане на влаковата работа, оперативна и статистическа отчетност и изчисляване на инфраструктурните такси.

В резултат от внедряването на системата ще се постигне:

- Автоматизиране на процесите по дългосрочно и краткосрочно планиране, диспечерско регулиране и управление и оперативно отчитане на влаковата работа;
- Връзка с телематичните системи за товарни и пътнически превози на трансевропейската конвенционална железопътна система в съответствие с изискванията на техническите спецификации за оперативна съвместимост;
- Изчисляване на инфраструктурни такси;
- Водене на статистика и подготвяне на данни за анализ в ДП НКЖИ;
- Извеждане и автоматично обновяване с актуални данни на справки в зависимост от пълномощията на потребителите, като и създаване на допълнителни такива в зависимост от нивото и правата на достъп до системата.

В съответствие с организацията на технологичния процес в ДП НКЖИ и изискванията на ТСОС ТПТП/ТППУ, функциите на СУВР следва да се обособят в седем основни подсистеми и модули:

- Подсистема „Централен указател и оперативна база данни“;
- Подсистема „Планиране на влаковата работа и капацитета на мрежата“;
- Подсистема „Ръководене и отчитане на влаковата работа и капацитета на мрежата“;
- Подсистема „Оперативна и статистическа отчетност и финансови разчети“;
- Модул „Комуникация“;
- Модул „Управление на сигурността“;
- Модул „Мониторинг“.

Системата ще бъде проектирана и разработена на модулен принцип, което я прави лесна за разширяване и модифициране.

Отделните подсистеми и модули ще бъдат интегрирани помежду си, за да работят на общо техническо осигуряване, съвместим системен софтуер и да комуникират помежду си посредством средствата и правилата на подсистемата „Централен указател и оперативна база данни“ и модула за комуникация.

Системата за мониторинг и контрол на параметри на подвижен железопътен състав в движение (СМКППЖСД), дава възможност за наблюдение и анализ на подвижния железопътен състав чрез използване на съвременните технологии, монтирани в различни точки на железопътната инфраструктура, наречени контролни точки (КТ) с цел повишаване на безопасността на движение на влаковете и подобряване на показателите при изпълнение на заложения график за движение чрез разширяване на контрола и диагностичните функции. Системата цели подобряване на процесите по управление на движението, изпълнявани от ДП НКЖИ и осигуряване на прозрачност на дейностите по подготовка, изпълнение и експлоатация на проектите за железопътна инфраструктура, изградени със средства от Европейските фондове.

Чрез внедряване на системите за мониторинг и контрол на подвижен железопътен състав в движение (СМКППЖСД), в реално време се създават условия за непрекъснато обективно наблюдение на влаковата работа и подвижния състав. В резултат на това се постига както обезпечаване на безопасността на превозите и предотвратяването на произшествия и инциденти, така и намаляване на разходите за поддръжка на железопътната инфраструктура и осигуряване на равнопоставен достъп до железопътната инфраструктура, управление на капацитета, събиране на реални инфраструктурни такси за ползване на железопътната инфраструктура, превозни такси и др.

Чрез реализацията на новите функционалности ще бъдат постигнати следните общи цели, съответстващи на планираните по проекта дейности:

- Обезпечаване и повишаване на безопасността на превозите и качеството на превантивните мерки за намаляване и недопускане на произшествия и инциденти;
- Намаляване на разходите за поддръжка на железопътната инфраструктура намаляване на разходите чрез предотвратяване на инциденти и чрез износване на релсите и промяна на габаритите.
- Осигуряване на равнопоставен достъп до железопътната инфраструктура, управление на капацитета; усъвършенстване превозната технология и намаляване на жп произшествията.
- По-високо ниво на безопасност ще стимулира железопътните предприятия - превозвачи да увеличат своята превозна дейност по всички направления на железопътната инфраструктура.
- Повишаване на събирането на реални инфраструктурни такси за ползване на железопътната инфраструктура, превозни такси и др.
- Намаляване на опасността за околната среда при превозване на опасни товари.

Наред с това ще бъдат постигнати следните специфични цели:

- Осигуряване на възможност за контролни проверки, свързани с идентификация на влаковите състави, идентификация на контролната точка и условията на околната среда.
- Осигуряване на технологична възможност за обективен анализ на повреди по ходовата част на возилата и/или свързани с изстатаритен или изместен товар и/или претоварване, състоянието на осите на подвижния състав и отчитане на граничните стойности на контролираните параметри.
- Контрол на шума от железопътния трафик, видеонаблюдение на контролната точка и телекомуникационна среда за предаване на получената информация към звената за управление на движението и поддръжка при излизане на стойностите извън допустимите.
- Осигуряване възможност за предоставяне на приложните данни на други инфраструктурни оператори, за нуждите на логистика и лицензирани превозвачи, както и предоставя необходимите базови данни за новите и съществуващи диспечерски системи на Възложителя.

За да бъде ефективна и точна, мониторинговата система на подвижен железопътен състав в движение, трябва да се монтира на участъци от железния път, които да отговарят на определени изисквания. Тези изисквания засягат техническото състояние на пътя, неговият хоризонтален и вертикален профил и максимално разрешената експлоатационна скорост.

Система за мониторинг и контрол на параметри на подвижен железопътен състав в движение (СМКПЖСД) ще бъде реализирана на модулен принцип, за да позволява, както поетапно изграждане на отделните локални контролни точки, така и при необходимост - последващо разширяване на нейните функции, контролирани параметри, комуникационни канали и др. Системата се състои от следните елементи:

- Поддържащи системи на КТ
 - Техническо помещение – Приложение № 2.1:
 - Климатизация
 - Ел. инсталация
 - Сигнално-охранителна система
 - Пожароизвестителна система
 - Токозахранване и заземяване
 - Кабелни системи и система за предаване на данни
- Основното оборудване на СМКПЖСД за всяка една КТ за:
 - Контрол състоянието на осите на жп състав;
 - Оборудване за проверки свързани с подвижен състав – Приложение № 2.2;
 - Оборудване за проверки, свързани с влаковите състави;
 - Система за видеонаблюдение и контрол на КТ;
 - Стълбове и габаритни рамки за проверка на подвижния състав;

- Контрол на шума от железопътния трафик;
- Работни станции с необходимия софтуер за местно и отдалечено администриране на системата, апаратура за съхранение и предаване на данни за информационно и оперативно обслужване и за архив.

Реализирането на инвестиционното предложение ще реши проблеми, свързани с откриване и идентификация на неизправен или неправилно натоварен ПЖПС, което от своя страна ще повиши безопасността, ще предотврати възникване на произшествия, аварии и инциденти, т.е. ще снижи в значителна степен разходите за последващо възстановяване на железопътната инфраструктура, ПЖПС и др.

Разгледани са следните варианти за изграждане на контролните точки, които са свързани единствено с броя на предвидените точки и вида на участъците (еднопътен и/или двупътен), на които ще се изградят:

Вариант I - Съществуващото положение не се променя по отношение на контролните точки и се внедрява само СУВР.

При този вариант продължават разходите, свързани със закъснения на влаковете, свързани с неконтролиран подвижен състав, както и забавен ръст на трафиковите прогнози, защото въвеждането на СУВР ще повлияе върху безопасността, но не и върху атрактивността на предлаганите трасета.

Вариант II – Внедрява се СУВР, както при първи вариант и се изграждат на 11 точки на еднопътен участък и 5 точки на двупътен участък с всички функции.

При този вариант се избягват загубите от закъснения и трафиковите и рязко се повишава атрактивността на жп транспорт по отношение на безопасност и ефективно управление движението на влаковете.

Вариант III - Внедрява се СУВР, както при първи вариант и се изграждат 16 точки на еднопътен участък с всички функции.

При този вариант частично се избягват загубите от закъснения с около 47% намаление и умерено се повишава атрактивността на жп транспорт по отношение на безопасност и ефективно управление движението на влаковете.

Предпочитаният за НКЖИ вариант е Вариант II, който включва изграждане и внедряване на СУВР и изграждане на Система от 16 контролни точки, от които 5 на двупътни жп участъци.

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/улицы, газопровод, електропроводи и др.); предвидени изкопни работи, предполагаема дълбочина на изкопите, ползване на взрив.

Инвестиционното предложение за „Проектиране и внедряване на Система за управление на влаковата работа в ДП НЮЖИ, включително Система за мониторинг и контрол на параметри на подвижен железопътен състав в движение (СМКППЖСД)“ обхваща следните основни дейности:

- I. Проектиране и внедряване на Система за управление на влаковата работа, включващо:
 1. Детайлно проектиране на СУВР;
 2. Разработка на СУВР;
 3. Внедряване на СУВР в тестова среда;
 4. Тестване на СУВР за осигуряването на изискваното качество в тестовата среда;
 5. Обучение на персонала за работа със СУВР в тестовата среда;
 6. Внедряване на СУВР в реална среда.
- II. Проектиране и внедряване на Система за мониторинг и контрол на параметри на подвижен железопътен състав в движение (СМКППЖСД), включващо:
 1. Проектиране на Система за мониторинг и контрол на параметри на подвижен железопътен състав в движение (СМКППЖСД).
 2. Доставка и инсталация на техническо помещение за монтаж на апаратурата на системите за контрол на подвижния състав, управляващи логически блокове, телекомуникационна апаратура, захранващи, климатични и други съпътстващи системи на СМКППЖСД, включително пожароизвестяване, вътрешна електрическата инсталация, охранителна система. Техническите помещения ще бъдат от контейнерен тип или готови стоманобетонени конструкции (тип КМА).
 3. Доставка, инсталация и интегриране на поддържащи кабелни системи за работата на СМКППЖСД – токозахранване, заземяване, телекомуникационна мрежа за предаване на данни към системите на осигурителната техника, видсонаблюдение.
 4. Доставка и монтаж на основното оборудване за контрол за СМКППЖСД, включително техническите средства за събиране, обработка и предаване на данните от направената диагностика, необходимият за работата на устройствата софтуер.
 5. Доставка на работни станции и апаратура за обслужване на оперативната база данни от СМКППЖСД, съхранение и предаване на масива данни за информационно и оперативно обслужване и за архив.
 6. Тестване на цялото оборудване на СМКППЖСД към различните системите и компонентите на различни нива в реални експлоатационни условия.

7. Обучение на обслужващият персонал за работа със СМКППЖСД на различни нива – за поддръжка на СМКППЖСД и наблюдение на системата с инсталирания софтуер на различните групи потребители на Възложителя.
8. Внедряване и пускане в действие на СМКППЖСД в реална работна среда.

Посочените по-горе дейности се изпълняват за всяка една конкретна контролна точка, предмет на договора с Изпълнителя.

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 внедряване на система за управление на влаковата работа (СУВР) в ДП НКЖИ, включително система за мониторинг и контрол на параметри на подвижен железопътен състав в движение (СМКППЖСД)“ е предвиден за финансиране по Приоритетна ос 4 „Иновации в управлението и услугите - внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на графика, 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.

4. Местоположение на площадката – 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.

Реализацията на инвестиционното предложение не изисква допълнително отчуждаване на земи, тъй като работите по внедряване на системите се извършват изключително в терени, собственост на Национална компания „Железопътна инфраструктура“. Не се предвиждат и допълнителни площи за временни дейности по време на дейностите по внедряване на системите.

Проектирането и внедряването на СУВР за нуждите на ДП НКЖИ е с основно местоположение - Централно управление на ДП НКЖИ, гр. София, като потреблението на СУВР ще бъде от всички регионални подразделения на ДП НКЖИ. Оперативната база за изпълнението на проекта ще бъде в София.

Монтирането на отделните локални контролни точки от системата за мониторинг и контрол на параметри на подвижен железопътен състав в движение (СМКППЖСД) е

показано на карта в Приложение № 2.3 и ще се извърши в различни точки на железопътната инфраструктура в следните междугария:

- Контролна точка 1.1 - Видин товарна – РП Капитановци;
- Контролна точка 1.2 - Гюргево – Русе разпределителна;
- Контролна точка 1.5 - Кулата – Промахон;
- Контролна точка 1.6 – Драгоил - Драгоман;
- Контролна точка 2.1 – Илиянци – Курило;
- Контролна точка 2.2 – Мездра юг – Мездра;
- Контролна точка 2.3 – Синдел Разпределителна – Разделна;
- Контролна точка 2.4 - Синдел Разпределителна – Юнак;
- Контролна точка 2.5 – Павликени – Ресен;
- Контролна точка 2.6 – Горна Оряховица – Джулковица
- Контролна точка 2.7 – Самуил – Висока поляна;
- Контролна точка 2.10 – Златица – Пирдоп;
- Контролна точка 2.11 – Антон – Пирдоп;
- Контролна точка 2.12 – Тулово – Дъбово;
- Контролна точка 2.17 – Искър – Казичене;
- Контролна точка 2.18 Дяково – Дупница.

Естеството на дейностите по монтиране и внедряване на двата вида системи – СУВР (в сградата на ЦУ на ДП НКЖИ, гр. София) и Система за мониторинг (по трасето на съществуващи жп линии) не предполага въздействие върху природни местообитания, видове и техните местообитания, предмет на опазване в защитени зони от екологичната мрежа „НАТУРА 2000“. Не се очаква въздействие и върху защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии. Следва да се има предвид, че към настоящия момент точното позициониране на контролните точки не е ясно, тъй като по проект се предвижда първоначално проектиране и последващо определяне на местоположението на точките и тяхното монтиране в обхвата на съществуващите железопътни линии.

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

Доставката на необходимите материали за внедряване на Система за управление на влаковата работа (СУВР) в ДП НКЖИ, включително Система за мониторинг и контрол на параметри на подвижен железопътен състав в движение (СМКПДКСД) ще се извършва по съществуващата пътна инфраструктура.

5. Природни ресурси, предвидени за използване по време на строителството и експлоатацията, предвидено водовземане за питейни, промишлени и други нужди – чрез обществено водоснабдяване (Вик или друга мрежа) и/или повърхностни води, и/или подземни води, необходими количества, съществуващи съоръжения или необходимост от изграждане на нови съоръжения

Характерът на инвестиционното предложение не изисква използването на природни ресурси и строителните материали. При внедряването и тестовете на системите за

управление на влаковата работа (СУВР) и за мониторинг и контрол на параметри на подвижен железопътен състав в движение (СМКППЖСД), както и за тяхната бъдеща експлоатация, е необходимо единствено електроенергия, която се осигурява чрез съществуващата електропреносната мрежа на ДП НКЖИ.

За реализацията на инвестиционното предложение не се предвижда водовземане от повърхностни или подземни води. Необходимите водни количества ще се набавят чрез обществено водоснабдяване. При необходимост от осигуряването на вода за строителни нужди ще се доставя от мрежата на НКЖИ или водоноска. Питейната вода ще се осигурява бутилирана.

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**

При реализацията на инвестиционното предложение не се очаква емитиране на вредни вещества във въздуха.

- 7. 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.

- 8. Очаквани количества и тип отпадъчни води (битови/промишлени), предвиден начин на тяхното третиране – локално пречиствателно съоръжение/станция, заустване в канализация/воден обект, собствена яма или друго, сезонност и др.**

При внедряването и тестовете на системите за управление на влаковата работа (СУВР) и за мониторинг и контрол на параметри на подвижен железопътен състав в движение (СМКППЖСД) няма да се налага постоянно и значително 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.

9. 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 проектиране и внедряване на система за управление на влаковата работа (СУВР) в ДП НКЖИ, включително система за мониторинг и контрол на параметри на подвижен железопътен състав в движение (СМКППЖСД) 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.

Моля за Вашето становище относно реализацията на инвестиционното предложение и проявения обществен интерес към него.

Приложения:

1. Обява, с която да бъде информирано засегнатото население на територията на Вашата община, район или кметство;
2. Изображение на примерно техническо помещение;
3. Изображение на примерно оборудване за проверки, свързани с подвижен състав;
4. Карта на разположението на контролните точки по жп линиите.

С уважение,

инж. Красимир Пелушанов
Генерален Директор



О Б Я В А

до заинтересованите лица и общественост

На основание чл. 95, ал. 1 от Закона за опазване на околната среда и чл. 4, ал. 2 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда (Наредба за ОВОС, ДВ, бр. 25/2003 г., изм. и доп.)

**„НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ
„ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА”
гр. София, СО - район „Сердика”, бул. „Кн. Мария Луиза” № 110**

С Ъ О Б Щ А В А

на всички заинтересовани физически и юридически лица за инвестиционното си предложение:

“Проектиране и внедряване на Система за управление на влаковата работа (СУВР) в ДП НКЖИ , включително Система за мониторинг и контрол на параметри на подвижен железопътен състав в движение (СМКППЖСД)“

С реализацията на инвестиционното предложение се цели ефективно и устойчиво подобрене на планирането и управлението на движението на влакове и капацитета в ДП НКЖИ и осигуряване на наблюдение и анализ на подвижния железопътен състав чрез съвременните технологии, монтирани в различни точки на железопътната инфраструктура. Внедряването на системите ще доведе до повишаване на безопасността на превозите, предотвратяване на произшествия и инциденти, намаляване на разходите за поддръжка на железопътната инфраструктура и като цяло повишаване на качеството на обслужване на железопътния транспорт.

Системите за управление на движението ще бъдат внедрени в Централно управление на ДП НКЖИ, гр. София, а системите за мониторинг – на различни места по железопътната мрежа на страната.

За контакти:

Мирослава Доганджийска, e-mail: m.dimcheva@rail-infra.bg, тел: 02/9323863

**Писмени становища и мнения се приемат в ДП „НКЖИ“
гр. София, бул. „Мария Луиза“ № 110**

Приложение 2.1



Примерно техническо помещение

За защита на оборудването на системата от атмосферни и други влияния, същото е поместено в специално проектиран шкаф с механична защита и защита от атмосферни влияния. Шкафът е климатизиран за осигуряване на безпроблемна работа през цялата година и съдържа модул за събиране на данни и компютърна система.

Приложение 2.2



Примерно оборудване за проверки, свързани с подвижен състав

При контролни проверки на преминаващи влаковите състави, системата контролира определени параметри, свързани с преминаващия влак:

- Идентификация на КТ;
- околна температура ($^{\circ}\text{C}$);
- дата и час на проверка;
- посока на движението на влака;
- дължина на влака (м);
- състав на влака;
- скорост на влака (км/ч);
- брой на осите във влаков състав;
- проверка габаритите на подвижния състав (на избрани обекти → определени от НКЖИ);
- видео контрол за състоянието на токосемателите чрез обектно разпознаване.

При превишаване на зададени гранични стойности на следните параметри, системата генерира аварийна сигнализация, например при прегрети букси; дерайлиране; неравномерно разпределен товар; извънгабаритен товар и др.