



## РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

### МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

#### РЕШЕНИЕ № 1 - ПР/2026 г.

#### за преценяване на необходимостта от извършване на оценка на въздействието върху околната среда

На основание чл. 93, ал. 1, т. 1, във връзка с ал. 2, т. 4 и ал. 6 от Закона за опазване на околната среда (ЗООС), чл. 7, ал. 1 и чл. 8, ал. 1 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда (Наредбата за ОВОС), чл. 31, ал. 4 и ал. 6 от Закона за биологичното разнообразие (ЗБР), чл. 40, ал. 3 и ал. 4 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони (Наредбата за ОС) и въз основа на представена от възложителя писмена документация и информация по Приложение № 2 към чл. 6 от Наредбата за ОВОС, както и получени становища от Басейнова дирекция „Дунавски район“ и Министерство на здравеопазването

#### РЕШИХ

да не се извършва оценка на въздействието върху околната среда за инвестиционно предложение „Изграждане на отклонение от Първа метролиния – МС „Люлин“, в западна посока до „Околовръстен път“, подземно трасе с дължина около 1,61 км, с две метростанции“, което няма вероятност да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитени зони, и човешкото здраве

**възложител:** „Метрополитен“ ЕАД, ЕИК: 000632256  
**седалище:** 1000, гр. София, общ. Столична, район „Възраждане“, ул. „Княз Борис I“ № 121

#### Кратко описание на инвестиционното предложение:

Инвестиционно предложение (ИП) за „Изграждане на отклонение от Първа метролиния – МС „Люлин“ в западна посока до „Околовръстен път“, подземно трасе с дължина около 1,61 км. с две метростанции“ е част от проект за разширение на метрото в гр. София.

Целта е подобряване на транспортното обслужване в ж.к. Люлин, с изграждане на отклонение от Първа метролиния, метростанция (МС) „Люлин“ в западна посока до „Околовръстен път“ по продължението на ул. „Царица Йоанна“ с дължина 1,61 км., с

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



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



проектирани две 2 метростанции (МС 1 и МС 2). Разклонението е изцяло в кв. Люлин, район Люлин – Столична община.

В обхвата на избраното трасе се включват участъци от метротунела, метростанциите и вентилационните устройства, за които предвижданията са:

Отклонението започва от останените отклонения на Първа метролиния в посока МС „Сливница“, след МС „Люлин“, чрез проектиране на тунели с цел осъществяване на възможност за преминаване на отклонението над съществуващите тунели към МС „Сливница“. Прието е километража да започва от запад, с десен и ляв коловоз. Предвидено е изграждането да бъде изцяло по „открит способ“. В началото на отклонението преди МС 1 е проектиран тунел за престой и обръщане на съставите. За двете МС, се предвижда:

**Метростанция 1 (МС 1)** ще бъде разположена под бул. „Царица Йоанна“, с начало км 0+198.05 по трасето, а края на станцията е км 0+356.80 по трасето. Дължината на станцията е 158,75 м. Подходите към МС 1, ще са както следва:

- Два входа от западната страна на „Околовръстният път“ при продължението на направлението на бул. „Царица Йоанна“, от двете страни на улицата;

- Два входа от двете страни на бул. „Царица Йоанна“, преди кръговото кръстовище при „Околовръстният път“;

- Три входа при кръстовището на бул. „Царица Йоанна“ и бул. „Добринова скала“;

**Метростанция 2 (МС 2)** ще бъде разположена под продължението на бул. „Царица Йоанна“, с начало км 0+887.78 по трасето, а края на станцията е км 1+051.78 по трасето. Проектната дължина на станцията е 164 м. Станцията е предпоследна за метролъча.

Подходите към метростанцията, ще са както следва:

- От северозапад – към бул. „Царица Йоанна“;

- От югоизток – към бул. „Царица Йоанна“;

МС 2 е ситуирана под бул. „Царица Йоанна“ в източна посока от МС 1 с входи от северна и южна стана на бул. „Царица Йоанна“, в южна посока в близост до ул. „303-та“.

Във височина МС 1 и МС 2 са решени на три нива – подперон, перон и вестибюл. Метростанциите са с по два странични перона. Дължината на пероните е 105/107 м. На ниво перон са разположени служебни помещения. Достъпът до нивата на пероните за метростанциите ще се осъществява посредством ескалатори, стълбища и асансьори.

Между МС 1 и МС 2 е предвидена и вентилация за съответният тунелен участък при км 0+673. В зоната в началото на МС 1 и след края на МС 2 е предвидено и основното въздуховземане и изхвърляне на отработеният въздух, посредством самостоятелна шахта към вентилационната уредба на станцията.

За целите на ИП са предвидени следните технически решения, попадащи в обхвата на обекта: изграждане на нови тръбни мрежи, реконструкция на съществуващи ел. съоръжения и водопроводна и канализационна мрежа, както и ремонт (реконструкция) на транспортната инфраструктура на бул. „Царица Йоанна“ в участъка между бул. „Панчо Владигеров“ и бул. Добринова скала“. Всички съществуващи сградни отклонения, които ще бъдат засегнати по време на строителството ще бъдат възстановени и привързани към реконструирани водопроводи. Предвидено е обществено водоснабдяване за питейно-битови, противопожарни и технологични нужди. Изпълнението на ИП ще се реализира, чрез прилагане на утвърдени строителни технологии и строителни и конструктивни решения.

Инвестиционното предложение самостоятелно попада в обхвата на т. 10, буква „и“ – *„трамвайни трасета, подземни и надземни железници, висящи линии за превоз изключително или главно на пътници“* от Приложение № 2 на Закона за опазване на околната среда (ЗООС). На основание чл. 93, ал. 1, т. 1 от ЗООС подлежи на процедура по преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС.

В тази връзка ИП попада в обхвата на чл. 2, ал. 1, т. 1 от Наредба за ОС и подлежи на процедура по оценка за съвместимостта му с предмета и целите на опазване на защитени зони по реда на чл. 31, ал. 4, във връзка с ал. 1 от ЗБР.

След преглед на представената от възложителя документация, на основание чл. 40, ал. 3 от Наредбата за ОС, въз основа на критериите по чл. 16 от същата Наредба, преценката за вероятната степен на отрицателно въздействие е, че реализацията на ИП **няма вероятност** да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в най-близко разположените защитени зони.

С Решение № 119/27.12.1977 г. на Министерски съвет изграждането на обект „Метрополитен – гр. София“ е определен за обект от национално значение. Компетентен за произнасяне е министърът на околната среда и водите, съгласно чл. 93, ал. 2, т. 4 от ЗООС.

## МОТИВИ:

**I. Характеристики на инвестиционното предложение: размер, засегната площ, параметри, мащабност, обем; взаимовръзка и кумулиране с други съществуващи и/или одобрени инвестиционни предложения; използване на природни ресурси, земните недра, почвите, водите и на биологичното разнообразие; генериране на отпадъци; замърсяване и вредно въздействие; риск от големи аварии и/или бедствия; рисковете за човешкото здраве:**

1. Инвестиционното предложение предвижда изграждане на подземно трасе с дължина 1 + 625 км и две метростанции (МС 1 и МС 2) и има за основна цел да свърже Първа метролиния при МС „Люлин“ в западна посока до Околовръстен път.

2. Проектираните МС 1 и МС 2 са разположени приблизително на равни отстояния от Софийският околовръстен път и МС „Люлин“.

3. Засегнатата площ е определена в размер на около 26 550 м<sup>2</sup>. Общият подземен застроен обем за МС 1 е определен около 69 313 м<sup>3</sup>, а за МС 2 около 42 276,09 м<sup>3</sup>.

4. Съгласно техническите данни за предвидения метросъстав и проведените проучвания на пътничопотока в новия участък – отклонението на метротрасето се очаква да поеме (по транспортно моделиране) до 20 000 пътника. Това следва да доведе до намаляване на вредните газови емисии около 5,2 хиляди тона годишно.

5. Строителството на МС 1 и МС 2 в настоящото отклонение ще се изпълнява по „открит способ“ с предварително вертикално укрепване на котлована с шлицови стени, позволяващ бързо възстановяване на уличната мрежа и транспортният график.

6. След изграждане на метростанциите се предвижда възстановяване на тротоарната и пътната конструкции и привързване към съществуващата тротоарна и пътна настилка, както и възстановяване на постоянната организация на движение.

7. Реализирането на инвестиционното предложение ще допринесе за устойчива градска транспортна система, чрез развитие на бърз и ефективен съвременен екологичен транспорт.

8. Обектът е линеен тип строително съоръжение с функционално транспортно предназначение и няма производствен характер. При строителството се предвижда влагане на готови строителни материали и конструкции, доставяни от специализирани фирми до местата за влагане.

9. При експлоатацията на обекта не се влагат природни ресурси и суровини, а за текущата поддръжка ще се използват готови строителни материали.

10. Строителството на МС 1 и МС 2, както и цялото трасе на обекта, се предвижда да се изгради подземно, като изкопните земни маси ще се използват за оформяне на обратни

насипи и ландшафтно-композиционно оформяне и рекултивация на площадката. При отпадане на земни маси, същите ще бъдат извозвани до депо на Столична община.

11. По време на строителството не се предвижда организирането на временни депа, като изнасянето и транспортирането на отпадналите земните маси, ще се осъществява едновременно с изкопаването им.

12. По време на строителството и експлоатацията няма да се използват повърхностни води и/или подземни води.

13. Водовземане за питейни, битови и противопожарни нужди ще се използва, чрез обществено водоснабдяване – ВиК мрежа.

14. В териториалния обхват на инвестиционното предложение не се планира използване или съхранение на опасни химични вещества от Приложение № 3 на ЗООС.

15. Предвидена е забрана за ремонтно-възстановителни работи на строителната техника или транспортните средства в обхвата на строителните площадки. При необходимост от текущи или основни ремонти те ще се извършват в специализирани сервиси.

16. Не се предвижда доставка на експлозивни и други опасни вещества, при които се изискват специални условия на транспорт и съхранение.

17. По време на строителството във връзка с работата на строителната и транспортна техника ще се използват нефтопродукти: горива и масла. Зареждането с горива ще се извършва извън обектите. Въздействие на опасни вещества може да се очаква само във връзка с потенциални разливи при аварии, но рискът е определен, като много малък предвид краткия строително-монтажен период.

18. При експлоатация на отклонението от 1 метролиния - МС „Люлин“ подземно метро трасе в западна посока с 2 МС до „Околовръстен път“, не се използват опасни вещества.

19. Създадена е система за управление на генерираните отпадъци по време на строителство и експлоатация и тяхното третиране, съгласно действащото законодателство.

20. За битовите отпадъци ще се сключи договор с фирма с разрешително издадено по реда на Закона за управление на отпадъците, като в района на площадката ще бъде разположени съдове, където да се събират генерираните отпадъци по видове и които съдове ще се извозват по график.

21. На етапа на осъществяване на ИП се очакват предимно емисии основно на прах и изгорели газове от строителната и транспортна техника, но въздействието е ограничено по време и в рамките на срока за изграждане.

22. Предвидени са мерки за намаляване замърсяването на въздуха, като: добра организация на работа, строг контрол машините при които същите да не работят на празен ход, техническа изправност на техниката, ограничаване разпространението на прах и др.

23. За ограничаване на замърсяването извън обхвата на строителната площадка е предвидено задължителна плътна ограда, измиване на гумите на транспортните средства, влизаци и излизаци от площадката, редовно оросяване при сухо време и задължително покриване на транспортните средства при превоз на насипен материал.

24. При въвеждането в експлоатация на МС 1 и МС 2, се очаква положително въздействие върху качеството на атмосферният въздух, защото се предполага намаляване на броя на моторни превозни средства и автобуси от градският транспорт, както и разтоварване на кръстовищата от автомобилните задръствания.

25. В отделни участъци на строителна площадка е възможно едновременно със строителството да се увеличи транспортното натоварване, но не се очакват кумулативни въздействия.

**II. Местоположение на инвестиционното предложение: съществуващо и одобрено земеползване; относителното изобилие, достъпност, качеството и възстановителна способност на природните богатства; абсорбиционен капацитет на природната среда; крайбрежни зони и морска околна среда; планински и горски райони; защитени със закон територии; засегнати елементи от Националната екологична мрежа; територии, свързани с инвестиционното предложение, в които нормите за качество на околната среда са нарушени или се смята, че съществува такава вероятност; гъстонаселени райони; ландшафт и обекти с историческа, културна или археологическа стойност; територии и/или зони и обекти със специфичен санитарен статут или подлежащи на здравна защита:**

1. Предвидените терени за изграждане на подземните метростанции и метротрасето са в урбанизирана територия – предимно общинска собственост и не засягат земеделски земи.

2. При реализирането на ИП не се очаква да бъдат засегнати масивни сгради, които да бъдат частично или изцяло разрушени при строителството на метростанциите.

3. При строителството се очаква да бъде засегната част от уличната мрежа в района на подходите към МС 1 и МС 2, за което е предвидено след приключване на строителните обекти възстановяване и благоустрояване на уличната мрежа.

4. При реализацията на ИП не се предвижда промяна на съществуваща или изграждане на нова пътна инфраструктура с изключение на засегнатата от строителните площадки.

5. Доставка на суровини и материали и извозването на земни маси и строителни отпадъци ще се извършва по столичната пътна мрежа по предварително съгласувана транспортна схема, като не се предвижда изграждане на временни пътища.

6. Предвидено е преди извършване на строителните работи: реконструкция, преустройство и изместване на инженерно-техническите подземни комуникации от областта на планираните изкопни работи.

7. Инвестиционното предложение не засяга защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии и не попада в границата на защитени зони по смисъла на Закона за биологичното разнообразие. Най-близко разположените защитени зони до крайните точки на отклонението на Първа метролиния – МС „Люлин“ в западна посока до „Околовръстен път“ са: ВГ0000113 „Витоша“ за опазване на дивите птици, обявена със Заповед № РД-763/ 28.10.2008 г. на министъра на околната среда и водите (обн., ДВ, бр. 99/2008 г.), изменена със Заповед № РД-271/31.03.2021 г. (обн., ДВ, бр. 41/2021 г.), с която се обявява и за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна, изм. и доп. със Заповед № РД-646/19.07.2024 г. на министъра на околната среда и водите (обн., ДВ, бр. 69/2024г.). Предвид извършената преценка за вероятната степен на отрицателно въздействие, според която инвестиционно предложение за „Изграждане на отклонение на Първа метролиния – МС „Люлин“ в западна посока до „Околовръстен път“, подземно трасе с дължина около 1,61 км с две метростанции“, **няма вероятност** да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в най-близко разположените защитени зони, поради следното:

7.1. Отклонението на Първа метролиния – МС „Люлин“ в западна посока до „Околовръстен път“ ще бъде реализирано изцяло в границите на град София, извън границите на защитени зони от екологичната мрежа Natura 2000, поради което няма вероятност от пряко или косвено унищожаване/увреждане на природни местообитания, видове и техните местообитания, предмет на опазване в най-близко разположените защитени зони.

7.2. Предвид разположението на отклонението спрямо близко разположените защитени зони, няма вероятност за увреждане на ключови елементи на зоните и прекъсване

на биокоридорни връзки на видовете, предмет на опазване.

7.3. Няма вероятност отклонението на Първа метролиния – МС „Люлин“ в западна посока до „Околовръстен път“ да доведе до намаляване числеността на птиците, предмет на опазване в защитена зона BG0000113 „Витоша“, поради прогонване и безпокойство, предвид обстоятелството, че шумът и вибрациите по време на строителството и експлоатацията му ще са ограничени в границите на метротрасето.

7.4. Реализацията на отклонението на метрото не е свързана с генериране на емисии и отпадъци във вид и количества, които да окажат значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в близко разположените защитени зони.

7.5. Отдалечеността на ИП не предполага възникване на шумови, светлинни или други антропогенни въздействия, които да прогонят опазваните в зоните видовете от техните местообитания или от естествените им райони на разпространение, както по време на строителството, така и при експлоатацията.

7.6. Няма вероятност от натрупване на отрицателни кумулативни въздействия върху горечитираните защитени зони при реализацията и експлоатацията на отклонението на Първа метролиния – МС „Люлин“ в западна посока до „Околовръстен път“.

8. Съгласно становище на Басейнова дирекция „Дунавски район“ (БДДР), гр. Плевен с вх. № ОВОС-12-18/22.12.2025 г. на МОСВ (изх. № ПУ-01-979-(2)/22.12.2025 г.), по смисъла на чл. 4а от Наредбата за ОВОС, реализацията на ИП е **допустима** спрямо Плана за управление на речните басейни (ПУРБ), Плана за управление на риска от наводнения (ПУРН) в Дунавски район 2022-2027 г. и Закона за водите, при спазване условията, постановени с настоящото решение. БДДР изразява следното становище:

8.1. Съгласно предоставената информация ИП не предвижда водовземане от повърхностни и/или подземни води. В тази връзка не се очаква реализацията на ИП да окаже:

- негативно влияние върху елементите на качество, определящи екологичният потенциал и химичното състояние на повърхностното водно тяло и не постигане на поставените цели.

- пряко въздействие върху химичното и количествено състояние на повърхностните водни тела;

8.2. Реализацията на ИП няма да доведе до негативно въздействие върху зоните за защита на водите предназначени за питейно-битово водоснабдяване от подземни води; зони, в които водите са чувствителни към биогенни елементи – чувствителна зона.

8.3. Инвестиционното предложение не попада в санитарно охранителни зони (СОЗ), определени в съответствие с изискванията на *Наредба № 3 за условията и реда за проучване, проектиране, утвърждаване и експлоатация на санитарно-охранителните зони около водоизточниците и съоръженията за питейно-битово водоснабдяване и около водоизточниците на минерални води, използвани за лечебни, профилактични, питейни и хигиенни нужди* и не попада в буферна зона (радиус 1 000 м) около водоземни съоръжения за питейно-битово водоснабдяване без определена СОЗ.

8.4. Съгласно ПУРН 2022-2027 г., ИП не попада в район със значителен потенциален риск от наводнения (РЗПРН), утвърдени от министъра на околната среда и водите със Заповед № РД-804/10.08.2021 г.

8.5. Предвидените дейности в ИП не са в противоречие с предвидените мерки в Програмата от мерки за намаляване на риска от наводнения и неблагоприятните последици по отношение на човешкото здраве, стопанската дейност, околната среда и културното наследство към ПУРН 2022-2027 г.

**III. Тип и характеристика на потенциалното въздействие върху околната среда: степен и пространствен обхват на въздействието; естество на въздействието; трансграничен характер на въздействието; интензивност и комплексност на въздействието; вероятност за въздействие; очаквано настъпване, продължителност, честота и обратимост на въздействието; комбиниране с въздействия на други съществуващи и/или одобрени инвестиционни предложения; възможност за ефективно намаляване на въздействията:**

1. Министерство на здравеопазването (МЗ) със становище вх. № ОВОС-12-18/21.01.2026 г. на МОСВ по искане за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС, по смисъла на чл. 7, ал. 2, т. 2, буква „а“ от Наредбата за ОВОС, по отношение на степента на значимост на въздействието и риска за човешкото здраве, изразява следното:

1.1. Откритите надземни строителни дейности ще се извършват само през светлата част на денонощието.

1.2. Съгласно представената документация предвидените строителни дейности временно ще увеличат натоварването на атмосферния въздух в урбанизираната среда с неорганизираните емисии на прах и газообразни замърсители, като се очаква това да е локализирано в зоната на строителство.

1.3. За предотвратяване на допълнително замърсяване и разпрашаване при транспортирането на земните маси е предвидено почистване и измиване на ходовата част и покриване на камионите, плътно ограждане на строителните площадки с плътна ограда.

1.4. По трасето в разглежданият обхват на ИП се налага реконструкция и изместване на водопроводната и канализационната мрежа.

1.5. Представени са и мерки за намаляване риска от възникване на потенциално опасни аварии.

1.6. За населението, обитаващо сградите, разположени в района близо до строителната площадка се очаква, да бъде засегнато от въздействието на наднормени нива на шум в продължение на периода от време, необходим за извършването на заложените строителните работи. В тази връзка са изготвени превантивни мерки за намаляване на шумовото въздействие (шумозащитни прегради и др.).

1.7. Поради дълбочината на метротрасето - средно около и под 10 м от нивото на терена и прилагане на най-новата техника за обезшумяване на влаковите състави по време на експлоатация няма предпоставки да се увеличи шума в района.

1.8. При въвеждане в експлоатация на обекта за шумовото въздействие от вентилационните въздухоизхвърлящи отвори е предвидено:

- да се разположат в зелени зони на разстояние минимум 25 m от магистрални пътища и жилищни сгради.

- монтиране на вентилатори с вградено шумозаглушаване.

- около границите на трасето да се поддържа съществуващата дървесна и храстова растителност.

- Около площадките на метростанциите да се създаде озеленен пояс, с което се очаква да се подобри и ландшафтния облик на района.

1.9. Поради предвидените в ИП технически решения по цялата дължина на подземния участък между МС 1 и МС 2 до МС "Люлин" по десен и ляв коловоз, както и поради факта, че подземния релсов път ще е на дълбочина от 14 м до 15 м. „не се очаква превишение на допустимите норми за вибрации за съответните категории сгради и ограничаването им само над трасето на преминаване“ и в тази връзка “не се очакват наднормени нива на вибрации по време на експлоатацията на метролинията.“.

1.10. След изграждането и по време на експлоатация се очаква положително въздействие от екологична и социална гледна точка за района.

1.11. В заключение МЗ счита, че не е необходимо извършване на ОВОС за ИП „Изграждане на отклонение от Първа метролия – МС „Люлин“, в западна посока до „Околовръстен път“, подземно трасе с дължина около 1,6 км. с две МС“, при изпълнение на предложените от възложителя мерки от информацията за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС и спазване на условията, поставени в настоящия административен акт.

2. Общото въздействие на продължението на метрото върху атмосферният въздух и атмосферата ще бъде положително, имайки предвид, че ползите от редуцирането на емисиите от превозните средства многократно ще превишат заплахите за атмосферата, възникващи от повишените нужди на електроенергия.

3. Очакваните въздействия върху компонентите на околната среда се определят, като преки и временни до приключване на строителството.

4. В обсега на територията, където се предвижда да преминава утвърденото трасе, включено в инвестиционното предложение, не са регистрирани недвижими исторически, архитектурни, археологически и културни ценности.

5. Предвид характера и местоположението на ИП не се предполага поява на трансгранично въздействие.

#### **IV. Обществен интерес към инвестиционното предложение:**

1. Съгласно изискванията на чл. 4, ал. 1 и ал. 2 от Наредбата за ОВОС, възложителят (чрез обява, публикува на интернет страницата на дружеството) и компетентният орган (чрез интернет страницата на министерството и чрез писмо до кметовете на съответните общини и кметства) са обявили инвестиционното предложение, чрез което е уведомено и засегнатото население.

2. В изпълнение на чл. 6, ал. 9 и ал. 10 от Наредбата за ОВОС е осигурен обществен достъп до информацията по Приложение № 2 от Наредбата за ОВОС, както следва:

2.1. От компетентния орган, чрез интернет страницата на МОСВ и чрез съобщение на информационното табло в сградата на МОСВ.

2.2. От засегнатите общини и райони, на чиято територия ще се реализира инвестиционното предложение, като:

- Столична община – чрез оповестяване, чрез интернет страницата на общината и чрез поставяне на съобщение на информационното табло в сградата на общината на адрес: гр. София, ул. „Московска“ № 33;

- Столична община - район Люлин – чрез оповестяване, чрез поставяне на съобщение на обществено достъпно място на информационното табло в администрацията на район Люлин.

3. С писма, изпратени до МОСВ, Столична община (вх. № ОВОС-12-22/05.01.2026 г.) и Столична община, район Люлин (вх. № ОВОС-12-23/09.12.2026 г.) уведомяват, че за информацията за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС е поставено съобщение на интернет страницата на общината и на обществено достъпно място в администрацията на район Люлин, за достъп до информацията, за не по-малко от 14 дни, с цел изразяване на становища от заинтересованите лица, като в резултат, не са постъпили становища, възражения и предложения.

4. Към момента на изготвяне на настоящото решение в МОСВ няма постъпили жалби, възражения и становища срещу реализацията на инвестиционното предложение.

#### **ПРИ ИЗПЪЛНЕНИЕ НА СЛЕДНИТЕ УСЛОВИЯ И МЕРКИ:**

1. Откритите строителни дейности да се извършват само през светлата част на денонощието, т.е. дневен период от 07 до 19 ч. по смисъла на *Наредба № 6 за показателите*

за шум в околната среда, отчитащи степента на дискомфорт през различните части на денонощието, граничните стойности на показателите за шум в околната среда, в помещенията на жилищни и обществени сгради, в зони и територии, предназначени за жилищно строителство, рекреационни зони и територии и зони със смесено предназначение, методите за оценка на стойностите на показателите за шум и на вредните ефекти от шума върху здравето на населението, с оглед осигуряване през нощните часове на здравословни условия за почивка и сън на живущите в близост до строителните площадки.

2. При необходимост по време на строителството да се предприемат допълнителни шумозащитни мероприятия от предвидените за ограничаване нивата на излъчван шум от строителните дейности, при източника по пътя на разпространение и при обектите подложени на шумово въздействие.

3. Преди започване на строителните дейности да бъдат изготвени график и мерки за преминаването на строителната техника по пътната мрежа, с цел ограничаване на атмосферното замърсяване и дискомфорта на населението от шума. Маршрутите да бъдат съобразени с териториите и обектите, подлежащи на здравна защита. Графикът да се съгласува с кметовете на райони.

4. При строителните и транспортни работи за ограничаването на отделянето на прах при източника и ограничаване на разпространението на праха и замърсяване на прилежащата територия да се прилагат мерки за недопускане на неорганизиран емисии на прах, включително почистване и покриване на транспортните средства, превозващи земни маси.

5. Обектът да бъде въведен в експлоатация при условие, че стойностите от извършените при приемането му измервания на нива на шум, вибрации и атмосферни замърсители, са е границите на допустимите норми и не се констатира отделяне на неприятни миризми при обектите, подлежащи на здравна защита.

6. Да се разработи план за мониторинг на шума излъчван от вентилационните уредби по време на експлоатация на метролинията, който да бъде представен в Столична регионална здравна инспекция и Регионална инспекция по околната среда и водите – София.

7. При последващо установяване по време на експлоатация на метролинията, че вентилационните системи водят до наднормено въздействие върху обектите, подлежащи на здравна защита, да се предвидят и изпълнят необходимите мерки за редуциране му в границите на здравно-хигиенните норми.

8. Изградения, по време на строителство, озеленен пояс около площадките на метростанциите, както и съществуващата дървесна и храстова растителност около границите на трасето да се поддържат и компенсират с нова когато е необходимо.

9. Доставка на опасни химични вещества и смеси да бъдат придружени с информационни листове за безопасност (ИЛБ) на български език, изготвени в съответствие с приложение II на Регламент (ЕС) 2020/878 на Комисията от 18 юни 2020 година за изменение на приложение II към Регламент (ЕО) № 1907/2006 относно регистрацията, оценката, разрешаването и ограничаването на химикали (REACH). По време на строителството, при дейности свързани с употребата на опасни вещества и смеси да се спазват условията и мерките, посочени в ИЛБ.

10. Обслужването (поддръжка и ремонт, например смяна на масла, зареждане с гориво, смазочни материали) на машините и оборудването на транспортната, монтажната и товарително/строителната техника да се извършва на специализирани и обезопасени за

целта места, като не се допускат разливи на горива и смазочни материали от строителната и транспортна техника.

11. В случай, че при извършване на изкопни дейности бъдат достигнати подземни води и е необходимо изграждане на съоръжения за отводняване, следва да се има предвид, че съгласно разпоредбите на Закона за водите (ЗВ), изграждането на съоръжения за водовземане от подземни води за отводняване, подлежи на разрешителен режим.

Настоящото решение се отнася само за конкретното заявено предложение и в посочения му обхват.

Настоящото решение за „Изграждане на отклонение от Първа метролиния – МС „Люлин“, в западна посока до „Околовръстен път“, подземно трасе с дължина около 1,6 км. с две МС“, не отменя задълженията на възложителя за изпълнение на изискванията на Закона за опазване на околната среда и други специални закони и подзаконовни нормативни актове и не може да служи като основание за отпадане на отговорността съгласно действащата нормативна уредба.

На основание чл. 93, ал. 7 от ЗООС при промяна на възложителя, на параметрите на инвестиционното предложение или на някои от обстоятелствата, при които е било издадено настоящото решение, възложителят/новият възложител трябва своевременно да уведоми МОСВ.

На основание чл. 22, ал. 3 от Наредбата за ОВОС, възлагам на директорите на РИОСВ – София и БД „Дунавски район“, гр. Плевен контрола по изпълнение на поставените условия в настоящото решение.

Решението може да бъде обжалвано пред Върховен административен съд в 14-дневен срок от съобщаването му на заинтересованите лица по реда на Административнопроцесуалния кодекс.

МИНИСТЪР:

МАНОЛ ГЕНОВ

Дата: ..... 27.04.2026г.

