



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

РЕШЕНИЕ № ..... 4 - ПР /2020 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 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, обн. ДВ., бр. 25 от 18 март 2003 г., изм. и доп.)*, чл. 31, ал. 4 във връзка с ал. 1 от Закона за биологичното разнообразие (ЗБР), чл. 40, ал. 4 от *Наредба за условията и реда за извършване на оценка за съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони (Наредбата за ОС, ДВ, бр. 73/2007 г., изм. и доп.)*, и представена писмена документация от възложителя по Приложение № 2 към чл. 6 от Наредбата за ОВОС и по чл. 10, ал. 1 и 2 от Наредбата за ОС, както и получени становища от Министерство на здравеопазването и Басейнова дирекция за управление на водите „Дунавски район“ – гр. Плевен

РЕШИХ

**да не се извърши** оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС) за инвестиционно предложение „Изграждане на отклонение от Първа метролиния – МС „Люлин“, в западна посока до „Околовръстен път“, подземно трасе, с дължина 1.61 km, с 2 МС“, което **няма вероятност** да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитени зони

**възложител:** „Метрополитен“ ЕАД  
**седалище:** гр. София, ул. „Княз Борис I“ № 121

**Кратко описание на инвестиционното предложение:**

Инвестиционно предложение (ИП) предвижда изграждане на отклонение на Първа метролиния – МС „Люлин“ в западна посока до „Околовръстен път“, подземно трасе с дължина 1,61 km с две метростанции (МС). Разклонението попада изцяло в кв. „Люлин“, район Люлин, Столична община (СО). С реализацията на отклонението от Първа метролиния (МЛ) - МС „Люлин“ до „Околовръстен път“ ще се увеличи с 20 000 пътници дневно пътникопотока по метротрасето. Целта на ИП е подобряване обслужването на живущите в ж.к. Люлин северно и южно от бул. „Царица Йоанна“ от



Първа МЛ с изграждане на отклонение от МС „Люлин“ в западна посока до „Околовръстен път“.

Обхватът на трасето ще бъде следния:

Отклонението ще започва от оставените отклонения на Първа МЛ в посока МС „Сливница“ след МС „Люлин“, чрез проектиране на два еднопосочни тунела с цел осъществяване възможността за преминаване на отклонението над съществуващите тунели към МС „Сливница“. Двете МС ще бъдат подземни, под платната на бул. „Царица Йоанна“. МС 1 ще бъде разположена в близост до кръговото кръстовище под Околовръстния път, а МС 2 ще се разположи в източна посока в близост до хранителен обект.

Двете МС на посоченото трасе са следните:

- **МС 1** – ще бъде разположена успоредно на продължението на ул. „Царица Йоанна“, с дължина 158,75 m. Началото ѝ е при km 0+198,05 от трасето, а края ѝ е при km 0+356,80. Станцията се ситуира на около 100 метра от кръговото кръстовище под околовръстния път. МС ще бъде със странични перони и два вестибюла;
- **МС 2** – ще бъде разположена успоредно на продължението на ул. „Царица Йоанна“, с дължина 164 m. Нейното началото ще започва от (0+887.78 km по трасето), а краят на станцията ще бъде на (1+051.78 km по трасето).

Техническите данни на подземното трасе включващо участъка на подземни МС № 1 и № 2 ще бъдат следните:

- Напълно сегрегирано двупътно трасе;
- Междурелсие 1435 mm;
- Токоснемане с трета контактна релса 825VDC (постоянен ток);
- Общо 2 подземни МС, изградени по „открит способ“, с предварително вертикално укрепване на котлована с шлицови стени и „Мilanски метод“;
- Дължина на трасето в участъка от km 0+000 до km 1+618, общо дължина 1619 m подземно трасе, включително 2 бр. подземни метростанции;
- Средно разстояние между станциите;
- Хоризонтални криви на трасето: Rmin 300 m, Vmax = 80 km/h.

В ИП е планирано изграждането на 3 бр. въздушовземни устройства. Между МС 1 и МС 2 е предвидена и вентилация за съответния тунелен участък при km 0+673. В зоната след края на МС 2 е планирано и основното въздушовземане и изхвърляне на отработен въздух за и от станцията посредством самостоятелна шахта към вентилационната уредба на станцията. След МС 2 е предвидена вентилация за тунелния участък между станцията и МС „Люлин“, при km 1+114. Във височина МС са решени на три нива - подперон, перон и вестибюл. В началото на отклонението преди МС 1 е проектиран тунел за престой и обръщане на съставите /отбивачки - бретел/, които се включват в трасето.

Изпълнението на ИП ще се реализира чрез прилагане на утвърдени строителни технологии и усъвършенствани строителни и конструктивни решения. Работните дейности свързани с изграждането на трасето включват: нови тръбни мрежи и реконструкция на съществуващи електрически съоръжения. Всички съществуващи сградни водни отклонения, които ще бъдат засегнати по време на строителство на двете МС и метротунелите ще бъдат възстановени и привързани към реконструираните водопроводи.

Така заявленото ИП попада в обхватата на Приложение № 2 от Закона за опазване на околната среда (ЗООС) и на основание чл. 93, ал. 1, т. 1 от закона подлежи на процедура за преценяване на необходимостта от извършване на оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС), поради което същото подлежи на оценка за съвместимостта му с предмета и целите на опазване на защитените зони по реда на

чл. 31, ал. 4 във връзка с ал. 1 от Закона за биологичното разнообразие и чл. 2, ал. 1, т. 1 от Наредбата за ОС. С Решение № 119/27.12.1977 г. на Министерски съвет изграждането на обект „Метрополитен – гр. София“ е определен за обект от национално значение. Съгласно чл. 93, ал. 2, т. 4 от ЗООС, компетентен орган за произнасяне с решение е министърът на околната среда и водите.

След направената справка относно местоположението на ИП се установи, че то не попада в границите на защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии, както и в границите на защитени зони (Натура 2000 места) по смисъла на Закона за биологичното разнообразие.

След преглед на представената документация и на основание чл. 40, ал. 3 от Наредбата за ОС, въз основа на критериите по чл. 16 от нея, е направена преценка за вероятната степен на отрицателно въздействие, според която ИП няма вероятност да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популяции и местообитания на видове, предмет на опазване в защитени зони.

## **МОТИВИ:**

**I. Характеристики на инвестиционното предложение: размер, засегнатата 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. ИП е за изграждане на подземно трасе с дължина 1+625 km и 2 МС, с основна цел да се свърже Първа МЛ при МС „Люлин“ в западна посока до „Околовръстен път“.
2. Съгласно техническите данни за предвидения метросъстав и проведените проучвания на пътникопотока в новия метроучастък - отклонението на метротрасето от Първа МЛ - МС „Люлин“ в западна посока до „Околовръстен път“, подземно трасе ще поеме (по транспортното моделиране) до 20 000 пътници дневно.
3. Проектираният две МС ще бъдат разположени на приблизително равни разстояния от Софийския околовръстен път и МС „Люлин“.
4. Реализирането на ИП ще допринесе за устойчива градска транспортна система, чрез развитието на бърз и ефективен съвременен екологичен транспорт.
5. Съгласно проектното решение настоящото отклонение на метрото ще бъде изградено по „Милански метод“, подземно по „открыт способ“ с вертикално укрепване.
6. При строителството на трасето се предвижда влагането на готови строителни конструкции и материали, доставени от специализирани фирми до местата за влагане.
7. При експлоатацията му няма да се използват природни ресурси и сировини, а за текущата поддръжка ще се използват готови строителни материали.
8. Изкопаните земни маси ще се използват за оформяне на обратни насыпи и ландшафтно-композиционно оформяне около станциите. Излишните такива ще се транспортират след получаване на съответното разрешително.
9. За реализацията на ИП няма да бъдат извършвани взрывни работи.
10. Почвите при изкопните работи ще бъдат използвани за рекултивация на площадката.
11. За нуждите на обекта по време на строителство и експлоатация няма да се използват повърхностни води и/или подземни води.
12. Няма да се използва вода за промишлени нужди. Водовземане за питейни, битови нужди ще се ползва чрез обществено водоснабдяване - ВиК мрежа.
13. За реализацията на ИП не се очаква пряко въздействие върху химичното и количественото състояние на подземните водни тела.

14. При извършването на строително-монтажните работи не се предвижда изграждането на складови и заготовителни площиадки. Всички сировини и материали ще се доставят в готов вид за влагане без да се складират или депонират.

15. При изкопните работи по време на строителството на обекта ще се генерират значителни количества земни маси с различни характеристики. Почвите и камъните от изкопните работи с код 17 05 04 съгласно Наредба № 2 от 23.07.2014 г. за класификация на отпадъците, се предвижда да се сортират, като строителни отпадъци и да се извозват на депо за земни маси определено от Столична община по одобрена в общината процедура.

16. По време на изкопните работи, там където е възможно, ще се изземва разделно хумусният слой с цел рекултивация на нарушените терени около МС.

17. Генерираните строителни отпадъци (от бетон, тухли и други строителни материали), ще се събират разделно в границите на строителната площиадка и своевременно ще се транспортират до депо „Враждебна“ за последващо третиране, оползотворяване/обезвреждане. Генерираните опасни отпадъци и тези, подлежащи на рециклиране ще се предават съгласно договори на фирми, притежаващи разрешение за тези дейности, издадено по реда на Закона за управление на отпадъците (ЗУО).

18. При строителството на МС и метротрасето се очаква да се формират минимални количества битови отпадъци, които ще се събират разделно и извозват на столичното депо от фирмите концесионери.

19. В периода на строителството и в резултат на транспортните дейности, свързани с него, ИП ще бъде източник само на неорганизирани емисии, поради използването на строителни машини и автотранспортни средства, като багери, булдозери, самосвали, челни товарачи и др. Могат да се очакват следните вредни емисии във въздуха:

- прах - при изкопните, насипните, товаро-разтоварни и транспортни работи;
- отработени (изгорели) газове от двигателите с вътрешно горене (ДВГ) на строителната и транспортна техника, обслужваща строителната площиадка. Основните замърсители, които ще се емитират са: въглероден диоксид ( $\text{CO}_2$ ), въглероден оксид ( $\text{CO}$ ), азотен оксид ( $\text{NO}_x$ ), серен диоксид ( $\text{SO}_2$ ), и въглевороди ( $\text{CH}_4$ ).

20. Въздействието върху атмосферния въздух ще бъде само по време на строителството. Замърсяване и дискомфорт при експлоатацията не се очаква. Общото въздействие от реализацията на ИП върху атмосферния въздух ще бъде положително, поради намаляване на броя линейни моторни превозни средства и автобуси от градския транспорт.

21. Очаква се нивата на шум по време на строителството да оказват по-изразено негативно въздействие предимно върху работещите на строителната площиадка и на водачите на строителните машини, като за живущите в близост на строителната площиадка това въздействие няма да надвишава санитарните норми.

22. Не се предвижда доставката на експлозиви и други опасни вещества, при които се изискват специални условия на транспорт и съхранение.

23. Реализацията на ИП няма да окаже негативни въздействията по компонентите и факторите на околната среда.

24. Предвид становище изх. № ПУ-01-90-(1)/24.02.2020 г. на Басейнова дирекция „Дунавски район“ (БДДР), по смисъла на чл. 4а от Наредбата за оценка на въздействието върху околната среда (Наредбата за ОВОС), е направена мотивирана оценка на значителното въздействие върху водите и водните екосистеми, съгласно която ИП е допустимо:

24.1. спрямо Плана за управление на речните басейни (ПУРБ) 2016 – 2021 г., при спазване на мерките посочени в т. 1.1.2. от становището;

24.2. спрямо Плана за управление на риска от наводнения (ПУРН) 2016 – 2021 г., като предвидените дейности при реализацията на ИП не са в противоречие с мерките в Програмата от мерки за намаляване на риска от наводнения.

**II. Местоположение на инвестиционното предложение: съществуващо и одобрено земеползване; относителното изобилие, достъпност, качество и възстановителна способност на природните богатства; абсорбционен капацитет на природната среда; крайбрежни зони и морска околнна 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. Отклонението на Първа МЛ – 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 Натура 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.

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.

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 беспокойство, предвид обстоятелството, че шумът и вибрациите по време на строителството и експлоатацията му ще са ограничени в границите на метротрасето.

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, популяции и местообитания на видове, предмет на опазване в близко разположените защитени зони.

5. Предвид отдалечеността от елементите на Националната екологична мрежа и урбанизираната среда, в която ще се реализира отклонението, не се очаква нарушаване на благоприятния природозащитен статус на природните местообитания и видовете, предмет на опазване в защитените зони, намиращи се в близост до предвиденото отклонение.

6. Няма вероятност от натрупване на отрицателни кумулативни въздействия върху защитени зони: BG0000113 „Витоша“ за опазване на дивите птици и BG0000113 „Витоша“ за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна при реализацията и експлоатацията на отклонението на Първа метролиния – МС „Люлин“ в западна посока до „Околовръстен път“.

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

8. Територията, през която се предвижда да преминава утвърденото трасе, включено в ИП, представлява урабанизирана територия, попадаща в строителните регулативни планове на район „Люлин“.

9. В обхвата на трасето не попадат земеделски земи, по смисъла на Закона за собствеността и ползването на земеделски земи. Основният тип земеползване е свързано с урегулирани поземлени терени.

10. При реализирането на ИП не се засягат повърхности и подземни води.

11. Теренът, предвиден за реализиране на ИП не попада в пояси на санитарно-охранителни зони.

**III. Тип и характеристики на потенциалното въздействие върху околната среда: степен и пространствен обхват на въздействието; естество на въздействието; трансграничният 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. За живеещите в близост със строителната площадка не се очаква шумовото въздействие да надвишава санитарните норми. Зоната на акустичен дискомфорт ще бъде от порядъка до 25-30 m, поради което не се налага вземане на специални предпазни мерки за обитателите в околните жилищни и обслужващи сгради.

2. Очаква се 50 % намаление нивото на шума спрямо този, изльчван от Първа и Втора МЛ и с 5 - 10 db по-ниски стойности от новите трамвайни линии.

2. При експлоатацията не се очакват отклонения над допустимите хигиенни норми и факторите на околната среда.

3. При реализацията на ИП няма да бъдат засегнати масивни сгради, които да бъдат частично или изцяло разрушени при строителството на метростанциите.

4. По време на строителството в района на МС е възможно краткотрайно вредно въздействие от появлата и разпространението на вибрации при изпълнението на масови изкопно-насипни работи и работа на вибровалащи, което ще бъде с локален обхват.

5. Очакваното ниво на вибрации, свързано с осъществяването на трасето е многократно по-ниско от допустимото и не се налагат допълнителни мерки за виброизолация.

6. Вследствие на строителството на метроучастъка, при спазване на избраната технология не се очаква въздействие върху определени културни ценности.

7. Общото въздействие на продължението на метрото върху атмосферния 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 от електроенергия.

8. След пускане в експлоатация на метроучастъка, не се очаква замърсяване на атмосферния въздух и/или дискомфорт в околната среда.

9. Предвид спецификата на осъществяваните технологични процеси на разглежданния обект не са необходими никакви специални съоръжения за пречистване на отпадъчните води.

10. За да се предотврати отделянето на прах още при източника ще се предприемат мерки за ограничаване на разпространението на праха и замърсяване на прилежащата територия при строителните и транспортни работи.

11. При реализиране на ИП не се очаква да бъдат засегнати подземни води.

12. Не се очаква въздействие върху повърхностните води след приключването на етапа на строителството, както и не се предвижда водовземане от повърхностни води по време на експлоатацията.

13. Въздействието върху земите и почвите е в района на обекта се очаква да е незначително.

14. Проектирианият участък преминава изцяло в урбанизирана територия без да предизвика отрицателна промяна в структурата и функционирането на градските и комуникационни ландшафти. Осъществяването на ИП може да се приеме за екологосъобразно с подобряване ландшафта по трасето.

15. Осъществяването на новото ИП се очаква да повлияе положително върху архитектурния и ландшафтен облик на район „Люлин“ и столицата.

16. Трасето на ИП е подземно и няма да повлияе на климатичните и метеорологични фактори.

17. При спазване на нормативните изисквания, въздействието на различните по вид и количество генериирани отпадъци от строителството и експлоатацията на метротрасето върху околната среда може да се определи като незначително, но дълготрайно през целия експлоатационен период на метрото.

18. Реализацията на ИП не предполага трансгранично въздействие, поради локалния характер на дейностите.

19. Със становище на Министерство на здравеопазването (с вх. № ОВОС-12/15.06.2020 г. на Министерството на околната среда и водите) по чл. 7, ал. 2, т. 2 от Наредбата за ОВОС, е мотивирано, че не е необходимо да се извършва ОВОС за конкретното ИП, при условие, че бъдат спазени мерки и изисквания, които са постановени като условия в настоящия административен акт, тъй като:

19.1. Откритите надземни строителни дейности ще се извършват само през светлата част на деновонощието.

19.2. Според представената документация, негативно въздействие върху факторите на околната и жизнената среда, се очаква преди всичко по време на откритите строителни дейности при изграждането на метростанциите и трасето.

19.3. Съгласно информацията, както и от становището на БДДР, не се очаква осъществяването на ИП да окаже значително неблагоприятно въздействие върху повърхностните и подземните води в района и не засяга водоизточници използвани за питейно-битови цели и санитарно-охранителни зони около тях.

19.4. По отношение на атмосферния въздух се очаква по значимо въздействие при строителството на метростанциите, но то ще бъде на територията на строителните площаадки.

19.5. За предотвратяване на допълнително замърсяване и разпрашаване, при транспортирането на земните маси е предвидено почистване и измиване на ходовата част и покриване на камионите, пътно ограждане на строителните площаадки с пътна ограда.

19.6. По отношение на очакваното въздействие върху нивата на шум, е записано, че на базата на натрупания опит при досегашното изграждане на метрото и извършвани контролни измервания, наднормено въздействие (нива на шум над 65 dB) се очаква да има само по време на строителството в районите на метростанциите и на разстояние до 25-30 m. от строителните граници на същите. Посочено е, че най-близките жилищни сгради са разположени на повече от 30 m от строителната площаадка. Предвидено е при необходимост осъществяване на допълнителни шумозащитни мерки по време на строителството (шумозащитни прегради).

19.7. По време на експлоатацията на метрото единствените източници на шумово въздействие върху жизнената среда ще бъдат вентилационните въздухоизхвърлящи отвори. Според представената информация тези отвори ще се разполагат в зелени зони на разстояние минимум 25 m от магистрални пътища и жилищни сгради. Освен това за ограничаване на шума от тях е предвидено монтиране на вентилатори с вградено шумозаглушаване, поради това не се очаква наднормено шумово въздействие при обектите, подлежащи на здравна защита.

19.8. Благодарение на съвременните технологични решения на изграждане на релсовия път, не се очакват наднормени нива на вибрации по време на експлоатацията на метролинията.

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

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

1. Съгласно изискванията на чл. 4, ал. 2 от Наредбата за ОВОС възложителят и компетентният орган са обявили ИП.

2. Съгласно изискванията на чл. 95, ал. 1 от Закона за опазване на околната среда (ЗООС) компетентният орган е уведомил писмено кметовете на Столична община (СО) и СО- район „Люлин“, чийто територия е засегната от осъществяването на ИП, а чрез тях и засегнатото население.

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

- от компетентния орган, чрез интернет страницата на МОСВ;
- от Столична община, СО-район „Люлин“, на чийто територия ще се осъществи ИП.

4. С писма, изпратени до МОСВ, Столична община и СО- район „Люлин“ уведомяват, че информацията за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС е опоставена под формата на съобщение на интернет страницата им (ако имат такава) и на общественодостъпно място за достъпа на информацията за най-малко 14 дни с цел изразяване на становища от заинтересовани лица, като в резултат не са постъпили жалби, възражения и становища.

5. Към момента на изготвяне на настоящото решение в МОСВ няма постъпили жалби, възражения и становища срещу реализацията на ИП.

#### **ПРИ СПАЗВАНЕ НА СЛЕДНИТЕ УСЛОВИЯ:**

1. Откритите строителни дейности да се извършват само през светлата част на деновонощието от 07 до 19 ч. по смисъла на Наредба № 6 за показателите за шум в околната среда, отчитащи степента на дискомфорт през различните часове на деновонощието, граничните стойности на показателите за шум в околната среда, 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 за ограничаване нивата на изльчван шум от строителните дейности при източника по пътя на разпространение и при обектите подложени на шумово въздействие.

3. 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 в границите на допустимите норми и не са констатира отеляне на неприятни миризми при обектите, подлежащи на здравна защита.

4. 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 редуцирането му в границите на здравно-хигиенните норми.

5. Да се разработи план за мониторинг на шума изльчван от вентилационните уредби по време на експлоатация на метролинията, който да бъде представен в Столична регионална здравна инспекция и Регионална инспекция по околна среда и води – София.

6. Доставките на химични вещества и смеси да бъдат придружени с информационни листове за безопасност (ИЛБ), които да бъдат изгответи в съответствие с Приложение I (II) от Регламент (ЕС) 453/2010 г. и Регламент (ЕС) 2015/830 и да бъдат на български език.

7. Преди и по време на строителството, в случай на дейности по употреба на опасни вещества и смеси да се спазват условията, посочени в ИЛБ, както и изискванията на Наредба за реда и начина за съхранение на опасни химични вещества и смеси.

8. Обслужването (поддръжка и ремонт, како 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.

9. Да се спазват мерките и изискванията от становище с изх. № ПУ-01-90-(1)/24.02.2020 г. на БДДР (копие, от което е предоставено на възложителя с писмо изх. № ОВОС-12/05.03.2020 г. на министъра на околната среда и водите).

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

**Настоящото решение за „Изграждане на отклонение от Първа метролиния – МС „Люлин“ в западна посока до „Околовръстен път“, подземно трасе с дължина 1.61 km, с 2 МС“, не отменя задълженията на възложителя за изпълнение на изискванията на Закона за опазване на околната среда и други специални закони и подзаконови 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 някое от обстоятелствата, при които е било издадено настоящето решение, възложителят/новият възложител трябва да уведоми своевременно министъра на околната среда и водите.

Съгласно разпоредбата на чл. 93, ал. 8 от ЗООС, решението губи правно действие, ако в срок 5 години от датата на издаването му не е започнало осъществяването на инвестиционното предложение.

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

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

МИНИСТЪР

ЕМИЛ ДИМИТРОВ

Дата: 06.07.2020г.

