



## РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

### МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

#### РЕШЕНИЕ № 9 - ПР/2018 г.

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

На основание чл. 93, ал. 1, т. 3, ал. 2, т. 4 и ал. 6 от Закона за опазване на околната среда, 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, чл. 40, ал. 4 във връзка с ал. 3 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 по Приложение № 2 към чл. 6 от Наредбата за ОВОС и по чл. 10, ал. 1 и ал. 2 от Наредбата за ОС, както и получени становища от Басейнова дирекция „Дунавски район“ и Министерство на здравеопазването,

#### РЕШИХ

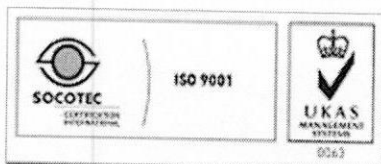
да не се извършва оценка на въздействието върху околната среда за инвестиционно предложение за „Реконструкция и разширение на Софийски околоръстен път в участъка от км 50+520 до км 58+581,5“, което **няма вероятност** да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитени зони.

**възложител:** Столична община, Направление „Архитектура и градоустройство“  
**седалище:** 1000 гр. София, ул. „Сердика“ № 5

#### Кратко описание на инвестиционното предложение:

Инвестиционното предложение (ИП) представлява реконструкция и разширение на съществуващото трасе на Софийски околоръстен път (СОП) в участъка от км 50+520 до км 58+581,5, с обща дължина 8,06 км. Предложението е развито по трасето на съществуващия СОП, като основните промени са свързани с максимално отклоняване от трасето с 3 м в някои участъци и удължаване на тунелния участък, с цел изграждане на безконфликтна връзка с бул. „Цар Борис III“. Предвижда се и реконструкция на съществуващи комуникационно-транспортни възли, които следва да бъдат изградени на местата на пресичанията със съществуващите улици и железопътна линия.

Трасето, предмет на реконструкция и разширение, попада в урбанизираната територия на гр. София и е класифицирано като първи функционален клас – градска



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

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



магистрала с непрекъснат режим на движение. В обхвата на предложението са включени 4 участъка:

### Участък I от км 50+520 до км 52+175 – тунелен участък

#### **Централно платно**

Началото на участъка е малко преди ул. „Ралевица“ и ситуационно, нивелетно и в напречен профил е занулено към съществуващото положение. На км 50+720 централното платно започва да потъва в тунел и излиза в средата на стръмния участък от Околовръстния път към бул. „Цар Борис III“. Дължината на входящата рампа е 200 м и е в изпъкнала вертикална крива.

Началото на тунела на директното трасе е при км 50+920, краят е при км 52+105. Веднага след потъването тунелната част започва да се спуска с надлъжен наклон от 4.5%, за да може да се потопа под коритото на Боянска река. След преминаване под реката тунелът е с надлъжен наклон с 0.5%, с цел при излизането от тунела да има достатъчна височина за премостване на бул. „Цар Борис III“.

На ниво терен остава локалното движение, което обслужва територията. Кръстовището запазва съществуващото си положение, което е четириклонно светофарно регулирано. С два еднопосочни тунела, отделящи се от централния при км 51+580, се осъществяват връзките СОП – гр. Перник и гр. Перник – СОП, които са две от най-натоварените направления за това кръстовище. Тунелите минават под нивото на кръстовището, свиват се и с рампа излизат в средата на бул. „Цар Борис III“. Преди светофара на ул. „Планинец“ се включват в съществуващото трасе. В този участък движението е двупосочно, като габаритът на пътното платно е 7.0 м. Директното направление преминава с естакада над кръстовището.

От км 50+520 до км 52+157 габаритът на СОП е с централно платно 2x7.50 м, с 3.0 м разделителна ивица и две локални платна по 7.0 м. Еднопосочните тунели са с габарит 6.0 м на пътното платно.

Дължината на основния тунел е 1185 м, дължините на еднопосочните тунели  $L_d=1010$  м,  $L_l=1030$  м.

#### **Локални платна**

За обслужване на населението се предвиждат локални платна на ниво терен, които да правят връзка с напречните улици, а в зоната на преплитане – с централното платно. От км 50+520 до км 50+960 локалните платна са успоредни на потъващата рампа на тунела. От км 50+960 започват да се прибират едно към друго и от кръстовището с бул. „Братя Бъкстон“ при км 51+100, тръгват като една улица с габарит 14.00 м по следата на сега съществуващия Околовръстен път. От км 51+900 започват да се раздалечават отново при изходящата рампа от тунела. Двете локални платна са успоредни на рампата с габарит по 7.0 м.

### Участък II от км 52+175 до км 53+900 – естакада

#### **Централно платно**

Вторият участък започва от км 52+175, където централното платно е в рампата, която излиза от тунела. В участък от 20 м, където рампите от изкоп преминават в насип, е предвидена възможност за излизане, респективно влизане от и в директното трасе, като по този начин се дава възможност за връзка при кръстовището с бул. „Цар Борис III“.

При км 52+068 започва излизането от тунела до км 52+240, откъдето веднага централното платно преминава в естакада с дължина 1600 м до км 53+840. След това преминава над бул. „Цар Борис III“, кръговите кръстовища на ул. „Любляна“ и на бул. „Никола Петков“, намиращи се на км 53+060 и на км 53+640.

На км 53+240 в дясно е предвидена рампа, с която да се осъществи връзка от естакадата към локалното движение. В обратна посока качването става с рампа от кръга на бул. „Никола Петков“ към директното трасе.

От км 52+175 до км 53+900 габаритът на СОП е с централно платно 2x10.50 м, с 3.0 м разделителна ивица и две локални платна по 7.0 м.

### ***Локални платна***

За обслужване на населението се предвиждат локални платна на ниво терен, които да правят връзка с напречните улици и в зоната на преплитане – с централното платно.

От км 52+175 локалните платна са успоредни на изходящата рампа от тунела. Те са с габарит 7.0 м и тротоари по 3.0 м. Преди кръстовището с бул. „Цар Борис III“ от км 52+360 се разширяват и преминават под естакадата, за да се оформи гърловината на кръстовището.

След кръстовището с бул. „Цар Борис III“ двете локални платна са с габарит по 7.0 м, прибрани плътно под естакадата. В лявото локално платно от бул. „Цар Борис III“ до ул. „Любляна“ е предвидена двупосочна велоалея с ширина 3.0 м на платното. В този участък общият габарит е 10.0 м.

Двете кръгови кръстовища са с външни диаметри, които ги определят като големи кръгови. Кръговото кръстовище при ул. „Любляна“ е с външен диаметър от 39.0 м, диаметърът на кръговото кръстовище при бул. „Никола Петков“ е 69.0 м. След него от км 53+640 тръгват успоредно на Околовръстния път до км 53+900.

### **Участък III от км 53+900 до км 55+660**

#### ***Централно платно***

Участъкът започва след надлеза и края на армонасипните стени на кръговото кръстовище на бул. „Никола Петков“.

От км 53+840 до км 54+020 (180 м) има зона на преплитане с локалните платна на Околовръстния път на ниво терен, след което започва отново повдигане на нивелетата, за да се премости кръговото движение при Западната тангента. Дължината на премостване – от км 54+020 до км 54+700 – надлез и армонасипни стени, е 680 м.

Кръговото кръстовище на Западната тангента е при км 54+440 и е с вътрешен радиус от 28.00 м. След края на рампите на кръговото кръстовище директното трасе заедно с локалните платна е на ниво терен. На км 55+050 със съоръжение под пътя преминава метростанция № 18. Пешеходното движение е организирано в подлез. На ниво терен в близост до входовете са разположени джобовете за спирките на градския транспорт.

Краят на участъка е след надлеза над железопътна линия София – Перник. Габаритът на централното платно е две платна по 10.50 м, със средна разделителна ивица от 3.0 м.

#### ***Локални платна***

В участъка от км 53+900 до км 54+200 има зона на преплитане с централното платно. След това продължават да се движат успоредно на СОП до кръговото кръстовище със Западната тангента при км 54+440.

От км 54+720 до км 54+840 е предвидена нова зона за връзка на директното трасе и локалните платна.

От км 55+210 до км 55+295 има зона на преплитане, след която дясното локално платно слиза надолу, за да обслужи прилежащите територии. В ляво в този участък не се предвижда локално платно. Улица „Николай Хрелков“ от влизането при локала до триклонното кръстовище с профил 67 е еднопосочна. Улицата при профил 67 се предвижда като двупосочна. Чрез нея ще се осъществи връзката на кв. Горна баня със СОП по направление Автомагистрала (АМ) „Люлин“. Улицата минава под надлеза успоредно на железопътната линия. Габаритът на локалните платна е 7.0 м и крайни разделителни ивици от 2.50 м.

### **Участък IV от км 55+660 до км 58+581.50**

#### ***Централно платно***

Началото на участъка е след надлеза над железопътната линия София – Перник. Успоредно на централното платно до км 56+680 има локални платна, прекъснати на участъци, за вливане и отливане.



От км 56+680 централното платно започва да потъва в траншея, за да мине под кръговото движение за кв. Суходол при км 56+930. Локалните платна се включват на ниво терен в кръговото кръстовище и се получават всички развръзки. Излизането от траншеята е при км 57+440.

От км 57+440 до км 57+560 е следващата голяма зона на преплитане, след което има 2 локални платна с ширина по 6.0 м.

От км 58+140 до км 58+340 се предвижда нова подпорна стена при Суходолското езеро.

В края на участъка Околовръстният път се влива в кръговото движение при АМ „Люлин“. Габаритът на централното платно е две платна по 10.50 м със средна разделителна ивица от 3.0 м.

#### **Локални платна**

По дължината на участъка са предвидени локални платна с габарит 6.0 м и разделителни ивици от по 3.0 м. На локалните платна се предвиждат джобове за колите на градския транспорт, а също така са предложени места за пасарелки в близост до спирките.

В участъците на реконструкцията ще се модернизира съществуващата ВиК мрежа, като се предвидят всички необходими съоръжения за събиране и третиране на повърхностните и отпадъчните води. Предвижда се изграждане на смесена канализационна система.

По отношение на електроснабдяването всички съществуващи кабелни и тръбни мрежи, които се засягат ще бъдат цялостно или частично реконструирани. Промените са свързани с кабелниране на 110 kV далекопровод преминаващ над естакадата, демонтиране на стълбове на далекопровода по бул. „Н. Петков“ и направа на нови подземни проводни канали и други, под новото южно локално платно и под тротоара до него на същия булевард. Новото улично осветление се предвижда да мине в разделителната ивица на СОП с разстояние 40 м между стоманотръбните стълбове.

В частта телекомуникации се предлага подмяна на съществуващите кабели и изграждане на нови в локалните платна от двете страни на СОП с всички съпътстващи съоръжения.

ИП включва реконструкция на два водни обекта – язовир „Филиповци“ и корекцията на река Боянска. При язовир „Филиповци“ се предвижда уширение на язовирната стена и реконструкция на водоземната шахта и изпускателя. Реконструкцията при р. Боянска се предвижда с цел да се осигури разминаване във височина на тръбната част от съществуващата корекция с бъдещия пътен тунел. Реконструираният участък засяга края на закритата корекция под резиденция Бояна, от оградата на резиденцията до вливането в р. Боянска. Реконструкцията предвижда премахване на съществуващите тръби и замяната им със стъклопластови тръби с диаметър 2 м и с наклон 0,67%, които гарантират проводимостта на оразмерителните водни количества.

Конкретното инвестиционно предложение не предвижда фази по закриване, възстановяване и последващо използване.

С Решение № 250/25.04.2013 г. на Министерския съвет, участъкът от СОП, предмет на ИП е обявен за обект с национално значение.

ИП е за разширение и изменение на предложението в обхвата на т. 7.2 от Приложение № 1 на Закона за опазване на околната среда (ЗООС) и съгласно чл. 93, ал. 1, т. 3 от ЗООС подлежи на преценяване на необходимостта от извършване на оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС). В тази връзка ИП попада и под разпоредбата на чл. 2, ал. 1, т. 1 от Наредбата за ОС, поради което подлежи на **оценка за съвместимостта му** с предмета и целите на опазване на защитените зони по реда на Глава трета от Наредбата за ОС, съвместена с процедурата по реда на Глава шеста от ЗООС на основание чл. 31, ал. 4, във връзка с ал. 1 от ЗБР.

ИП не попада в границите на защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии (ЗЗТ), както и в границите на защитени зони от екологична мрежа

Натура 2000 по смисъла на ЗБР. Най-близко разположените защитени зони са BG0000113 „Витоша“ за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна, включена в списъка, приет от Министерския съвет с Решение № 122/02.03.2007 г. (обн., ДВ, бр. 21/09.03.2007 г.) и BG0000113 „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. 99/18.11.2008 г.).

След анализ на представената информация за ИП 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 изменението на ИП **няма вероятност** да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, включително птици, предмет на опазване в близко разположените защитени зони.

## МОТИВИ:

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

1. Реконструкцията и разширението на СОП в разглеждания участък ще допринесе за цялостното подобряване на комуникационно-транспортната система в тази част на столичния град, като същевременно ще бъдат улеснени връзките с АМ „Люлин“ и АМ „Тракия“. Предвижданията са за по-добро и безконфликтно преразпределение на транспортните потоци в западната и отчасти в южната част на столицата.

2. Предложението е свързано и съобразено с планове, програми и стратегии от по-високо ниво, а именно: Изменение на Общ устройствен план на Столична община; приета схема на първостепенната улична мрежа към ИОУП на Столична община; Общински план за развитие на Столична община (2014-2020 г.) и специализираните програми към него за развитие на транспорта; Областна стратегия за развитие на област София – град за периода 2014-2020 г., както и други планове и проекти.

3. Инвестиционното предложение представлява разширение и реконструкция на отсечка от съществуващия околновръстен път, което не определя разглеждане на алтернативни трасета. Разглеждани са варианти основно на новите съоръжения за премостване на съществуващи комуникационно-транспортни връзки, с оглед намирането на най-ефективните решения.

4. Общата площ, която ще бъде засегната от предложението е 1292,24 дка. От тях по-голямата част са държавна и общинска собственост, съответно 29,98% и 36,27%, частна – 21,99% и други – 11,76%.

5. Природните ресурси, които ще се използват по време на строителството са: земни маси, инертни материали, различни фракции баластра, трошен камък, вода, пясък, както и обработени метални суровини, железобетонни изделия, стоманени конструкции, дизелово гориво и електроенергия. За изпълнението на новия насип на язовирната стена при язовир „Филиповци“ ще са необходими определени количества глина, баластра и каменна броня (последната ще бъде демонтирана от съществуващата стена). Глина и баластра ще бъдат ползвани от подходящи прокопани земни маси от тунелния участък.

6. Отчитайки, че трасето следва съществуващото платно на Софийския околновръстен път и в отделни територии преминава покрай свободни от застрояване земеделски земи, се очаква реализирането на ИП и въвеждането му в експлоатация да не повлияе на качеството и регенеративната способност на природните ресурси. Също така, естакадното и тунелно преминаване на по-голяма част от трасето свежда до минимум



нарушенията на околната среда в тези участъци. На около 240 дка от трасето, поради застрояване ще бъде невъзможна регенерацията на земите.

7. При извършване на строителството ще бъдат генерирани предимно строителни, смесени битови отпадъци, както и трудно разградими полимерни материали (изолационни, от опаковки и др.). Не се очаква да се генерират опасни отпадъци (моторни смазочни масла, хидравлични масла, акумулаторни батерии, и др.), тъй като сервизното поддържане на механизацията следва да се извършва на специализирани за целта места.

8. Реализацията на инвестиционното предложение не изисква допълнителна площ за разполагане на строителните площадки, тъй като разширението и реконструкцията на пътя ще бъдат извършени поетапно и тези площадки ще бъдат разположени в обхвата на трасето.

9. По време на строителството известен дискомфорт ще се създаде за населението, живеещо или работещо в съседство, поради по-високите нива на шум на строителната техника и допълнителния трафик за снабдяване на обекта със строителни материали, което ще бъде с временен характер. Климатичен дискомфорт ще има за работещите на открито при реализацията на предложението. При експлоатацията на ИП не се очаква предизвикване на дискомфорт на околната среда, спрямо съществуващото състояние към момента.

10. При спазване на нормативните изисквания за експлоатация на пътната инфраструктура не следва да се очаква риск от инциденти. Такъв е възможен при възникване на непредвидими ситуации.

**II. Местоположение на инвестиционното предложение: съществуващо и одобрено земеползване, относителното изобилие, достъпност, качеството и възстановителна способност на природните богатства; абсорбционен 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. Трасето, предмет на ИП, в участъците за реконструкция и разширение на СОП, обхваща съществуващото и преминава през райони на Столична община: район „Люлин“, район „Красна поляна“ - Западен парк; район „Овча купел“ (кварталите Горна баня и Суходол, ж.к. Овча купел 1 и ж.к. Овча купел 2), район „Витоша“ (кварталите Бояна, Павлово, Карпузица и вилна зона Беловодски път).

2. Реализирането на изменението на ИП не е свързано с унищожаване на природни местообитания и местообитания на видове, тъй като участъка е извън границите на защитени зони.

3. Няма вероятност реализацията на ИП да доведе до прекъсване на биокоридорни връзки, с което да се наруши кохерентността на мрежата Natura 2000.

4. Изграждането и експлоатацията на участъка, предмет на изменението на ИП не предполага значително безпокойство на видовете, предмет на опазване в близко разположените защитени зони, което да доведе до намаляване числеността и плътността на популациите на видовете.

5. Не се очаква генериране на емисии и отпадъци във вид и количества, които да окажат значително отрицателно въздействие върху най-близко разположените защитени зони.

6. Не се очаква значително кумулативно отрицателно въздействие върху природните местообитания, местообитанията на видовете и видовете, предмет на опазване в близко разположените защитени зони от реализацията на настоящото ИП спрямо одобрените до момента други ИП, планове и програми.

7. Като териториален обхват предложението е извън границите на крайбрежни зони и морска околна среда, не засяга планински и горски територии.

8. Съгласно становище на Басейнова дирекция „Дунавски район“ (БД ДР) с вх. № ОВОС-18/14.06.2018 г. на МОСВ, по смисъла на чл. 4а от *Наредбата за ОВОС*, ИП е допустимо спрямо мерките за постигане добро състояние на водите определени в действащите План за управление на речните басейни (ПУРБ) 2016 – 2021 г. и План за управление на риска от наводнения (ПУРН) 2016 – 2021 г. на Дунавски район, при спазване на разпоредбите на *Закона за водите* (ЗВ). Посочено е, че:

8.1. По отношение санитарно-охранителни зони (СОЗ), съгласно чл. 119, ал. 4, т. 2 от ЗВ трасето на СОП в определени участъци, определени с приблизителни точки, съгласно представения координатен регистър попада в проектните граници на:

- пояс II на СОЗ около водовземно съоръжение за минерална вода – сондаж „Книжна фабрика“ от находище за минерална вода „София – Княжева“, област София, изключителна държавна собственост;

- общия пояс III на СОЗ около водовземните съоръжения за минерални води, сондажи: № 1ВКП, № 2ВКП, № 3ВКП, № 1хг, № бхг и сондаж „Книжна фабрика от НМВ „София – Княжево“;

- общия пояс III на СОЗ около водовземните съоръжения за минерални води: КЕИ „Домуз дере“, КЕИ „Хазната“, сондаж № С4 и сондаж № С3 от НМВ „София – Горна Баня“, област София, изключителна държавна собственост.

8.2. Трасето на СОП попада в район със значителен потенциален риск от наводнения (РЗПРН) с код BG1\_APSFR\_PR\_IS\_041, „р. Искър и притоци в Софийското поле“. Предвидените с ИП дейности не са в противоречие с мерките в Програмата от мерки за намаляване на риска от наводнения.

8.3. Мотивираната оценка на значителното въздействие върху водите и водните екосистеми е, че реализирането на ИП няма да окаже значително отрицателно въздействие върху водите и водните екосистеми при спазване на мерките и забраните в ПУРБ и ПУРН на ДР 2016 – 2021 г. и съответните нормативни изисквания по реда на ЗВ.

9. Ландшафтите на територията около трасето на СОП са антропогенни, променени значително от човешката дейност и с различна степен на деградация. Реконструкцията на тази отсечка заедно с последващото благоустрояване и озеленяване на съседните терени се очаква да подобри значително облика на ландшафта.

10. ИП не засяга територии с обекти на културното наследство – недвижими културни ценности или техни охранителни зони, определени съгласно закона за културното наследство.

**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 същност, големина, вероятност за въздействие, очаквано настъпване, продължителност, честота и обратимост на въздействието; комбиниране с въздействията на други съществуващи и/или одобрени инвестиционни предложения; възможност за ефективно намаляване на въздействията:**

1. По време на строителството качеството на атмосферния въздух (КАВ) ще се влоши поради запрашаване и замърсяване с отработени газове при увеличаване на товарни автомобили и строителна техника. Това замърсяване ще бъде пряко и временно за периода на строителните работи. По време на експлоатацията се очаква подобряване на КАВ поради по-добрата организация на движението, по-голямата пропускателна способност и по качествено трасе.

2. Реконструкцията и разширението на участъка от СОП няма да доведе до промени в климатичната обстановка и в микроклиматичните условия в близост до трасето.

3. По време на строителството в близост до реките при изграждане на естакадите е възможно замърсяване от изкопни, строителни и монтажни работи. При експлоатация не



се очаква замърсяване на повърхностните води, тъй като са предвидени необходимите съоръжения по трасето и в разделителната ивица за отводняване на пътното платно и за улавяне на дъждовните води.

4. В района на ИП няма източници на вибрационно въздействие, освен действащите пътни артерии, които ще пресичат СОП. По време на строителството може да има повишено ниво на вибрации в участъците, където ще се разбива пътна настилка, но това въздействие ще бъде краткотрайно и временно.

5. Не се очакват предпоставки за потенциално въздействие върху земните недра.

6. Очаква се положително, дълготрайно въздействие върху ландшафта, тъй като освен облагородените прилежащи терени, ще бъде подобрена визуалната обвързаност, с по-добрата видимост от новите елементи по трасето. В тази част на Софийското поле липсват чувствителни участъци и ландшафти.

7. Не се очаква въздействие върху обекти на културното наследство, тъй като в обхвата на ИП не попадат зони и територии с недвижими културни ценности.

8. Реализацията на ИП ще има положително въздействие върху материалните активи, тъй като е свързана с придобиване на нови такива, подмяна на съществуваща инфраструктура, осветление на трасето с енергоспестяващи осветителни тела, рекултивация и озеленяване на прилежащите пространства.

9. Съгласно становище на Министерство на здравеопазването (с вх. № ОВОС-18/06.08.2018 г.) по чл. 7, ал. 2, т. 2 от *Наредбата за ОВОС* е мотивирано, че от здравно-хигиенна гледна точка няма необходимост от изготвяне на ОВОС за инвестиционното предложение, при изпълнение на задължителните условия, постановени с настоящия административен акт, тъй като:

- С реализиране на ИП ще се подобри пропускателната способност на трасето, което ще допринесе за намаление на задръстванията в пиковите часове в тази отсечка от СОП. В резултат на това значително ще намалее вредните емисии на газове от превозните средства и ще се подобри качеството на атмосферния въздух в урбанизираните територии около пътния участък.

- Очаква се подобряване на акустичната обстановка, както в резултат от високото качество на предвидените настилки, увеличената пропускателна способност на трасето, така и от реализацията на предвидените шумозащитни мероприятия изграждане на шумозащитни екрани, шумозащитни зелени биобариери.

- При спазване изискванията на Закона за здравословни и безопасни условия на труд не се очаква възникване на риск за здравето на работещите през периода на строителството.

- Според представената документация не се очаква негативно повлияване върху здравето на живущите в района от осъществяване на инвестиционното предложение, дори напротив очаква се подобряване на състоянието на жилищната среда около трасето на пътя.

10. Като местоположение и характер на дейността, ИП не предполага трансгранично въздействие в резултат от неговата реализация.

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

1. Съгласно изискванията на чл. 4, ал. 2 от *Наредбата за ОВОС*, възложителят е уведомял за ИП кметовете на засегнатите райони на Столична община (СО) – район „Люлин“, район „Овча купел“, район „Красна поляна“ и район „Витоша“, а чрез тях и засегнатото население.

2. 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 СО – район „Люлин“, район „Овча купел“, район „Красна поляна“ и район „Витоша“, на чиято територия ще се осъществи разширение и реконструкция на СОП – чрез информационното табло и/или интернет страницата.



3. С писма, изпратени до МОСВ, кметовете на съответните райони на СО уведомяват, че за информацията за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС е поставено съобщение на интернет страницата на района и на общественодостъпно място за достъпа до информацията за не по-малко от 14 дни, с цел изразяване на становища от заинтересувани лица, като в резултат не са постъпили становища, възражения и предложения.

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

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

1. В процеса на проектиране:

1.1. Да се извърши допълнително хидрогеоложко проучване, което да анализира вероятност осъществяването на инвестиционното предложение особено за тунелната част, която ще се изгражда в близост до находище на минерална вода „София – Княжево“ и за естакадите в частта от трасето преминаваща през СОЗ на минерални водоизточници и да предложи съответни мерки за недопускане на неблагоприятно въздействие върху качеството и количеството на минералните води.

1.2. Да се предвиди изграждане на водонепропусклив изолационен слой под пътя (във всичките му елементи) по дължината на трасето, пресичащо СОЗ на минерални водоизточници;

1.3. Да се предвиди извеждане заустването на дъждовните води от пътните платна извън границите на СОЗ на минералните водоизточници;

1.4. Да се предвиди изграждане на каломаслоуловители, преди заустване на дъждовните води в повърхностни водни обекти;

2. Всички шумозащитни съоръжения да бъдат изградени до въвеждане на трасето в експлоатация.

3. След изграждане на трасето да се изготви програма за мониторинг на нивата на шум в най-близко разположените жилищни територии и при констатиране на наднормени нива да се предвидят допълнителни шумозащитни мерки при източника на шум и при мястото на въздействие.

4. При реализация на ИП е необходимо да се спазват приложимите мерки съгласно Становището по Екологична оценка № 7-3/2016 г. на проекта на ПУРБ (Приложение № 7.2.11 към ПУРБ 2016-2021 г. в ДР), в т.ч. при прилагане на мерките, свързани със строителството, да не се допуска замърсяване на речните легла със строителни материали и гориво-смазочни материали от строителната техника.

5. При пресичане на водни обекти предложението подлежи на разрешителен режим съгласно чл. 46, ал. 1, т. 1, буква „б“ от ЗВ, за което следва да се предприемат съответните действия.

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

**Настоящото решение за „Реконструкция и разширение на Софийски околоръстен път в участъка от км 50+520 до км 58+581,5“, 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 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 ИП.

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

Дата: 24.08.2018г.

НЕНО ДИМОВ

