



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

Проект за решение по ОВОС
Заседание на ВЕЕС на 16.06.2026 г.
по т. 1 от дневния ред

На основание чл. 94, ал. 1, т. 5, чл. 99, ал. 2 и ал. 3, чл. 99б, ал. 1 и ал. 5 от Закона за опазване на околната среда (ЗООС), чл. 19, ал. 1 и ал. 5 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда (Наредба за ОВОС) и във връзка с чл. 31, ал. 1 и ал. 4 от Закона за биологичното разнообразие (ЗБР) и чл. 39, 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), на основание чл. 3, ал. 1, т. 1 от Правилника за функциите, задачите и състава на Висшия експертен екологичен съвет, ВЕЕС предлага на министъра на околната среда и водите да

ОДОБРИ

Осъществяването на инвестиционно предложение за „Изграждане на нов пътнически терминал – Терминал 3 с прилежаща обслужваща инфраструктура, нов транспортен център и промяна на обслужващата инфраструктура на Летище комплекс – София“, разположен на територията на Столична Община“

Възложител: „СОФ Кънект“ ЕАД с ЕИК 206155179

Седалище: гр. София 1540, бул. „Христофор Колумб“ № 1, летище София

Кратко описание на инвестиционното предложение:

Инвестиционното предложение (ИП) предвижда изграждане на нов пътнически терминал - Терминал 3 с прилежаща обслужваща инфраструктура, нов транспортен център и промяна на обслужващата инфраструктура на Летищен Комплекс – София, разположен на територията на Столична Община.

Летище София (с ново име „Васил Левски“, гр. София) е основното и най-голямо международно летище на Р България, разположено на 10 км източно от центъра на столицата София. Предвижда се летището да запази статута си на портално и бизнес летище в Р България, като се очаква пътническият трафик през 2055 г. да достигне 18,24 милиона пътници, поради което се налага увеличаване на броя и оптимизиране на условията на пътническите терминали.

Инвестиционното предложение включва два основни подобекта:

- 1) Изграждане на нов пътнически Терминал 3 с прилежаща обслужваща инфраструктура;
- 2) Изграждане на нов транспортен център (ТЦ).



Предвидените за реализиране дейности ще се осъществяват в рамките на концесионната площ, на обособената и съществуваща площадка на Летище София, разположено в гр. София, район Слатина, бул. „Христофор Колумб“ № 1, изцяло в границите на поземлен имот с идентификатор 68134.709.73 (държавна публична собственост, вид територия: Урбанизирана, НТП: За друг поземлен имот за движение и транспорт, площ 852 570 кв. м., парцел за пътнически терминал, администрация, търговия, обслужване, трасе на метрополитена и метростанция), район Слатина, гр. София, Столична община, област София-град.

Общата предвиждана площ, на която ще се реализира ИП, възлиза на 135 дка.

Най-общите застроени площи (ЗП) и разгърнати застроени площи (РЗП) на сградата на Терминал 3 са: ЗП - около 26 000 м²; РЗП сутерен – около 13 000 м²; РЗП ниво 0 – около 28 000 м²; РЗП ниво 1 – около 23 000 м²; РЗП ниво 2 – около 8000 м²; общо РЗП за Терминал 3 – около 72 000 м².

Общата площ на новия ТЦ ще бъде около 13 000 м².

Общата площ на съществуващия ТЦ, в който ще се преконфигурират съществуващи паркинги и ще се обособят нови паркинг зони ще е около 16 000 м².

Общата площ на сервизните зони около бъдещия Терминал 3 ще бъде около 58 000 м², като тя обхваща зоната на бъдещия изкоп за нуждите на изграждането на Терминал 3, а също така: сервизни пътища за автобуси, колички за багаж, леки автомобили и друга техника (вкл. рампа и тунелен участък), стоянки за самолети и пътеки за рулиране на самолети.

Общата площ на предгаровата улица, която ще бъде преконфигурирана и разширена ще бъде около 10 000 м². Засегнатият участък от предгаровата улица е с дължина около 300 м и общ габарит около 36 м.

Общата площ на пешеходната зона между новия ТЦ и бъдещата зала „Пристигащи“ в Терминал 3 ще бъде около 1200 м².

Общата площ на вътрешна улица, която ще бъде преконфигурирана за целите на подхода към съществуващия Транспортен център, ще бъде около 2000 м² и с дължина около 110 м и общ габарит около 17 м.

Общата площ на съществуващ вътрешен път, който ще бъде частично преконфигуриран за целите на обособяване на нов вход/изход за автобуси към/от съществуващия ТЦ ще бъде около 3000 м², дължина около 230 м и общ габарит около 13 м.

Общата площ на нов вътрешен път от новия ТЦ до съществуващ служебен паркинг ще бъде около 1800 м², с дължина около 170 м и с общ габарит около 9 м.

Общата площ на сервизна зона за разполагане на нова инфраструктура към Терминал 2, която ще се състои от евакуационни стълбища, отопление, вентилация и климатизация (ОВК) оборудване, навес над рампата за багажната система и др. ще бъде около 3600 м².

Бъдещата функционална свързаност на Терминал 2 и Терминал 3, налага преустройство и преконфигуриране на някои от съществуващите помещения и зони в Терминал 2. Тези дейности ще бъдат съсредоточени изцяло в рамките на съществуващата сграда на Терминал 2, поради което те няма да доведат до нови застроени площи и нови площи, засегнати от реализацията на ИП. Най-общо необходимото преустройство ще се състои в:

- обособяване на нови офисни помещения в сутерена на съществуващия Терминал 2, за нуждите на администрацията на възложителя и на ползвателите (вкл. Гранично-полицейско управление София и съответния Гранично-контролно пропускателен пункт „Аерогара София“ към Регионална дирекция „Гранична полиция“ – Аерогари към Министерство на вътрешните работи).

- нов сух трафопост с мощност до 16000 kVA (инсталирана мощност), който ще бъде разположен в сутерена на сградата на съществуващия Терминал 2.

- усвояване на пространството на ниво ±0 под Галерията на съществуващия Терминал 2 за целите на обособяване на допълнителни пътнически изходи.

- усвояване на пространството на ниво ± 0 под западното крило на съществуващия Терминал 2 (т.нар. колонада) за целите на обособяване на централизирана зона за получаване на багаж „Пристигащи“.

- изграждане на ново полуниво (мечанин) в зала „Пристигащи“ (ниво ± 0) на съществуващия Терминал 2 за целите на обособяване на допълнителна офисна площ.

- обособяване на нова публична зона и зона за хранене/столова в рамките на съществуващия Терминал 2 (ниво ± 0).

- разполагане на нов комбиниран пътнически ръкав в съществуващата Галерия на Терминал 2 (ниво +1).

- изграждане на нова подова конструкция на ниво +1 за усвояване на атриумното пространство в сградата на съществуващия Терминал 2.

- разширяване на сървърно помещение, находящо се на техническото ниво над асансьорите, обслужващи многоетажния покрит паркинг към Терминал 2.

- усвояване на покривна площ в зоната на източното крило на съществуващия Терминал 2 за обособяване на покривна тераса към зоната за „Храни и Напитки“.

- обособяване на бизнес салон, конферентен център и кухненски блок на ниво +2 на съществуващия Терминал 2.

- преконфигуриране на технически помещения на ниво +2 на Галерията на съществуващия Терминал 2 за целите на разполагане на ОВК оборудване.

- промяна на фасадата и вход-изходите на съществуващия Терминал 2 във връзка с описаните по-горе преустройства и преконфигуриране на сградните пространства в Терминал 2.

- подмяна и преконфигуриране на всички съществуващи инсталации на съществуващата сграда на Терминал 2 за целите на адаптирането им към новото разпределение и функции на сградата от една страна и модернизиранието и оптимизиранието им от друга (вкл., но не само - ВиК, Електрически, Телекомуникационни, ОВК, Противопожарни и др.).

Приблизителният брой на пътничкопотока след въвеждане в експлоатация на Терминал 3 се очаква да бележи ръст от 9,78 милиона пътника годишно през 2030 г. до 18,24 милиона пътника в края на концесионния период през 2055 г. Въвеждането в експлоатация на Терминал 3 през първата половина на 2031 г. трябва да осигури необходимата летищна инфраструктура за обслужване на този трафик, като Терминал 2 и Терминал 3 се предвижда да оперират като едно функционално цяло.

Пътничкопотокът през Терминал 2 и Терминал 3 ще преминава през ТЦ и прилежащата улична мрежа.

1. Изграждане на нов пътнически Терминал 3 с прилежаща обслужваща инфраструктура:

Изграждането на Терминал 3 ще започне след изместване на подземна инфраструктура, която се намира в терена, който ще бъде засегнат от бъдещото строителство, а именно: довеждащ водопровод – вътрешно-площадкова инфраструктура; битова канализация - вътрешно-площадкова инфраструктура; дъждовна канализация - вътрешно-площадкова инфраструктура; подземен оптичен кабел - вътрешно-площадкова инфраструктура; подземни електрически кабелни трасета средно и ниско напрежение - вътрешно-площадкова инфраструктура; подземно газово трасе - вътрешно-площадкова инфраструктура; подземен топлопровод; поливна инфраструктура и подземна комуникационна инфраструктура.

За целите на изграждането и функционирането на Терминал 3 ще се изградят:

- нов, надземен резервоар за противопожарни нужди (вместимост до 600 м³) и помпена инсталация към него, както и свързването им със сградата на Терминал 3 чрез полагането на нов противопожарен водопровод в съществуващия към момента подземен инсталационен колектор;

- нов сух трафопост с мощност до 16000 kVA (инсталирана мощност), който ще бъде разположен в сутерена на сградата на Терминал 2;

- паралелно и дейностите по модификация и преконфигуриране на зоните и помещенията от съществуващия Терминал 2.

Изграждането на Терминал 3 също така е обусловено от изграждането и въвеждането в експлоатация на преконфигурация на съществуващия ТЦ, т.к. е необходимо релокиране на паркинг съоръженията, използвани от таксиметровите автомобили и автобусите, обслужващи пътничкопотока.

Паралелно с изграждането на Терминал 3 ще се развият и строителните дейности по обслужващата пътна инфраструктура (вкл. тунел и рампа), пътеки за рулиране и стоянки за самолети, които ще включват зоната на бъдещия изкоп за нуждите на изграждането на Терминал 3. В тази зона ще бъдат реализирани: сервизни пътища за автобуси, колички за багаж, леки автомобили и друга техника (вкл. рампа и тунелен участък), стоянки за самолети и пътеки за рулиране на самолети. Новото разположение на стоянките и пътеките за рулиране на самолетите ще бъде изпълнено след възстановяване на настилките, нарушени при изкопните работи за изграждане на Терминал 3. Необходимостта от намеси в тази зона ще бъде използвана за подмяна или рехабилитиране на съществуващите асфалтови и бетонови настилки в зоната, както и за изместване и подмяна на подземната инфраструктура в зоната на ИП. Мероприятията по изпълнение на вертикалната планировка на Терминал 3 ще бъдат съчетани с изграждането и на необходимите пътища, улици и пътни съоръжения около Терминал 3: път за автобуси и наземна техника, рампа и тунел за целите на осигуряване на достъп на количките за багаж до новата багажна система „Пристигащи“ в бъдещия Терминал 3.

Електрозахранването на Терминал 3 ще бъде осъществено от съществуващите към момента мощности, с които Летище София е присъединено към общата електропреносна мрежа. За целите на електрозахранването на Терминал 3 не е необходимо изграждането на нови довеждащи електропроводи извън територията на концесията и промяна на съществуващата електропреносна мрежа. За целите на електрозахранването на новия Терминал 3 се предвижда изграждането на нов трафопост в сутерена на Терминал 2 и съответно изграждането на допълнителна вътрешна площадкова мрежа средно напрежение до новия трафопост, както и ниско напрежение от новия трафопост до главно разпределително табло на Терминал 3.

Необходимото електричество по време на строителството на обекта ще бъде обезпечено от наличните и към момента електрически мощности, т.е. инсталирането на нарочен дизел генератор за нуждите на строителството няма да е необходимо.

При експлоатацията на Терминал 3 и съществуващия Терминал 2 се предвижда инсталирането като резервна мощност на следните дизел-генератори:

1) дизел-генератор за резервиране на новия трафопост. Предвижданата номинална мощност на този дизел-генератор е около 1,2 MW (възможно е да се вземе решение за инсталиране на два ДГ – един с мощност 1 MW и един с мощност 600 kW). За осигуряване на независима работа на Терминал 3 генераторите ще бъдат обезпечени с гориво от резервоар с вместимост около 30 м³. Дизел-генераторът ще бъде разположен в непосредствена близост до сградата на Терминал 3, а резервоарът (дизелово стопанство) ще бъде разположен при спазване на всички приложими норми, вкл. противопожарни.

2) дизел-генератор за резервиране на новата помпена станция към новия противопожарен резервоар. Предвижданата номинална мощност на този дизел-генератор е 200 kW. Не е необходимо изграждането на допълнителен резервоар за гориво, тъй като необходимото време за независима работа на помпената станция е в рамките на 90 мин., количеството гориво в резервоара на самия дизел генератор ще е напълно достатъчно.

3) дизел-генератор за резервиране на сървърното помещение в рамките на Терминал 2. Предвижданата номинална мощност на този дизел-генератор е 400 kW. За осигуряване на независима работа на сървърното оборудване за 24 часа генераторът ще бъде обезпечен с гориво от резервоар с вместимост около 3 м³. Дизел-генераторът и резервоарът (дизелово стопанство) ще бъдат разположени във вътрешността или в непосредствена близост до съществуващата сграда на Терминал 2 при спазване на всички приложими норми, вкл.

противопожарни (в хода на процедурата възложителят се отказва от резервоара от 3 м³ и същият е извън оценката по чл. 99б от ЗООС).

2. Изграждане на нов Транспортен център, включващо и: предвидената реорганизация на съществуващия ТЦ, предгарова улица/площад, пешеходна зона, вътрешни улици и пътища:

Изграждането на новия ТЦ ще се изпълни на следните етапи:

1а. изместване на засегнатата инфраструктура в рамките на ТЦ (поливна инфраструктура);

1б. преконфигуриране на предгаровата улица/площад. Тези дейности ще започнат заедно с дейности по изместване на засегнатата инфраструктура и ще продължат през целия период на строителството на Терминал 3 и новия ТЦ най-вече в частта на предгаровата улица, която се намира непосредствено до новата Зала „Пристигащи“ от Терминал 3;

2. преконфигуриране на съществуващия ТЦ – преконфигуриране на съществуващ паркинг и изграждане на нов паркинг за автобуси в южната част. Преконфигурирането на вътрешните улици ще се извърши наред с преконфигурирането на съществуващия ТЦ;

3. разполагане на строително село и открита площ за разполагане на строителни материали за целите на строителството на Терминал 3 в зоната на новия ТЦ;

4. изместване на подземна инфраструктура в зоната на новия ТЦ: топлопровод;

5. изграждане на новия ТЦ заедно с пешеходната зона осъществяваща пешеходната връзка между него и бъдещата Зала „Пристигащи“ от Терминал 3.

Двата ТЦ и преконфигурирането на посочените пешеходна зона и вътрешни улици ще бъдат изпълнени чрез стандартни строителни дейности, практики и методи. Съществуващият ТЦ включва паркинг за автобуси (до 25 места за паркиране на автобуси) и автомобили (до 102 места за паркиране на леки автомобили) с асфалтова настилка, бетонови блокчета, тротоарни площи (или други системи за вертикална планировка). Новият ТЦ включва паркинг за автобуси (до 25 места за паркиране на автобуси) като след откриването му ТЦ в южната му част за паркиране на автобуси ще бъде преконфигурирана отново за паркиране на леки автомобили (до 100 места за паркиране на леки автомобили).

Електрозахранването на ТЦ ще се осъществява от съществуващите към момента мощности, с които Летище София е присъединено към общата електропреносна мрежа. Предвижда се ТЦ да бъде захранен от съществуващия трафопост, който обслужва основната сграда на Терминал 2, като за целите на електрозахранването на ТЦ не е необходимо изграждането на нови довеждащи електропроводи, извън територията на Концесията и промяна на съществуващата електропреносна мрежа.

3. Строителни дейности по зоната за разполагане на нова обслужваща инфраструктура - евакуационни стълбища, ОВК оборудване, навес над рампата за багажната система и др.

Предвижда се изграждане на външна помощна инфраструктура, която е изцяло функционално подчинена и свързана с бъдещото преустройство на Терминал 2. В тази зона ще се изградят различни инфраструктурни мероприятия – навес за покриване на рампата за достъп до съществуващата багажна система „Заминаващи“, евакуационни стълби, външно ОВК оборудване и др. Реализирането на тези мероприятия ще се изпълнява наред с работите по преустройството на Терминал 2.

При осъществяването на ИП в неговата цялост се предлагат нови съоръжения, в които да се съхранява дизеловото гориво - 2 бр. метални подземни резервоари, с обем 30 м³ и 3 м³, със съответните тръбопроводи (като в хода на процедурата възложителят се отказва от резервоара от 3 м³ и същият е извън оценката по чл. 99б от ЗООС). Общото количество дизел в новите резервоари се равнява на 26,23 тона, включително обема на резервоарите както и обема на тръбопроводите от резервоарите до дизел генератора.

Съгласно Решение № 687 от 25.08.2004 г. на Министерски съвет, изм. с Решение № 231 от 29.03.2024 г. на Министерски съвет, на основание §5, т. 62 от Допълнителните разпоредби (ДР) на Закона за устройство на територията, Летище София е обявено за обект с национално значение. С Постановление № 181 на Министерски съвет от 20 юли 2009 г., посл. изм. 2022 г., Летище София е определено като стратегически обект, който е от

значение за националната сигурност на Република България. Летище София е национален обект съгласно §1 на ДР на Закона за държавната собственост.

Територията, предмет на ИП попада в концесионната площ на летище София, която е извън границите на защитени територии, по смисъла на Закона за защитените територии (ЗЗТ), както и извън границите на защитени зони (Натура 2000 места), по смисъла на ЗБР. Най-близко разположената защитена зона е BG 0002004 „Долни Богров - Казичене“ за опазване на дивите птици, обявена със Заповед № РД-573/08.09.2008 г. на министъра на околната среда и водите (обн., ДВ, бр. 84/2008 г.). Инвестиционното предложение не е свързано с усвояване на площи, извън концесионната площ.

Инвестиционното предложение подлежи на 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 и чл. 2, ал. 1, т. 1 от Наредбата за ОС.

След анализ на представената информация за ИП и на основание чл. 39, ал. 3 от Наредбата за ОС, въз основа на критериите по чл. 16 от същата Наредба, е направена преценка за вероятната степен на отрицателно въздействие, според която ИП „Изграждане на нов пътнически терминал – Терминал 1 с прилежаща обслужваща инфраструктура, нов транспортен център и промяна на обслужващата инфраструктура на Летище комплекс – София“, разположен на територията на Столична Община **няма вероятност** да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитени зони от мрежата Натура 2000.

поради следните мотиви и фактически основания:

1. В доклада за ОВОС са разгледани съответните аспекти от текущото състояние на околната среда. Направено е описание и анализ на компонентите и факторите на околната среда, културно наследство и човешкото здраве, които е вероятно да бъдат засегнати от реализацията на ИП, както и взаимодействието между тях, като са направени мотивирани изводи, както следва:

Вредното въздействие е съсредоточено предимно върху атмосферния въздух и шума като компоненти и фактор на околната среда, което рефлектира и върху човешкото здраве.

Колективът от експерти изготвил доклада за ОВОС е посочил, че анализите за въздействията, моделирането на емисиите, които ще се отделят в атмосферния въздух, въздействията от шума, дискомфорта за населението и прогнозите в доклада са направени за най-тежките условия на експлоатация на летищния комплекс, с перспектива до 2055 г.

1.1. Атмосферен въздух – въздействието на емитираните замърсители по време на строително-монтажните работи върху качеството на въздуха в района може да се квалифицира като незначително, кратковременно, възстановимо, с малък териториален обхват, без кумулативен ефект.

При експлоатацията, замърсяването на атмосферния въздух ще бъде кумулативно от различните действащи източници в района на летището (въздухоплавателни средства, наземна техника, автомобилен транспорт) и в границите на установените норми за качеството на атмосферния въздух.

1.2. Повърхностни и подземни води - през всички етапи на реализация на ИП въздействието върху повърхностните води се определя като незначително.

Планирано е единствено заустване на дъждовни води в повърхностни води – водоприемник р. Искър за което към момента има действащи Разрешителни за заустване на отпадъчни води в повърхностни води, съответно № 13130020/04.08.2021 г. от отводнителната система на перона пред Терминал 1 и Терминал 2 и № 13130021/04.08.2021 г. от ретензионно езеро, издадени от Басейнова дирекция (БД) „Дунавски район“. Дъждовните води от Терминал 2, бъдещия Терминал 3 и площадковите обекти в непосредствена близост до посочените сгради (пътища, паркинги, самолетни местостоянки и пътеки за рулиране, както и бъдещия ТЦ) се отвеждат от дъждовна площадкова канализация в съществуващ открит задържателен резервоар. При повдигане на водите в резервоара над определено ниво, те се изпомпват и заустват в река Искър.

Захранване с вода за питейно-битови и санитарни нужди по време на строителството и експлоатацията ще се извършва от площадковата водопроводна мрежа. По време на строителството ще се използват временни химически тоалетни, а на етапа на експлоатацията отпадъчните битово-фекални води генерирани при експлоатацията на Терминал 3 ще бъдат отвеждани в площадкова канализация, която е включена в градската канализационна мрежа.

Реализацията на ИП за „Изграждане на нов пътнически терминал - Терминал 3 с прилежаща обслужваща инфраструктура, нов транспортен център и промяна на обслужваща инфраструктура на летищен комплекс – София“ няма да доведе до влошаване на химичното и количествено състояние на засегнатото подземно водно тяло BG1G00000NQ030 Порови води в Неоген - Кватернера - Софийска долина, като не се очаква да има негативно въздействие върху подземните води. На етап строителство, се предвижда водоползване за измиване на използваната строителна и транспортна техника, както и за мокрене на строителната площадка, за да се ограничи или възпрепятства запрашаването в резултат на строителните дейности от съществуващи сондажни кладенци в Техническата зона на Летище София, съгласно Разрешително за водовземане от подземни води № 11591330/21.07.2021 г., издадено от БД „Дунавски район“.

На етап експлоатацията противопожарното водозахранване за Терминал 3 ще се осъществява от двата сондажни кладенеца, които към момента осигуряват тези нужди за Терминал 2. Водозахранването за технически нужди (техническа вода), главно за ОВК инсталациите, ще бъде осъществявано от същите сондажни кладенци. Направено е заключение за липса на обективна необходимост от увеличаване на разрешените водни количества и от актуализация на Разрешително за водовземане от подземни води № 11591330/21.07.2021 г., издадено от БД „Дунавски район“, както и изграждането на нови съоръжения за водовземане.

1.3. Почви - не се очаква въздействие върху почвите при реализация на ИП. При изграждането на новите сгради, канализацията, водоснабдяването и др. инженерни комуникации ще се работи на стандартна дълбочина.

1.4. Земни недра - на всичките етапи на реализация на ИП, не се очаква негативно въздействие върху земните недра.

1.5. Ландшафт - не се очакват негативни въздействия върху ландшафта при реализация на ИП.

1.6. Биологично разнообразие - не се очаква значително въздействие върху биоразнообразието при реализация на ИП. Предложението не засяга защитени територии или защитени зони. Най-близките елементи от Националната екологична мрежа са на над 1 км и няма да бъдат засегнати поради локалния характер на въздействията.

1.7. Шум - предвижданията и елементите на конкретното ИП – строителството и експлоатацията на Терминал 3 и прилежащата инфраструктура, нямат потенциал да доведат до значително отрицателно въздействие от шума.

Експлоатацията на новия съвременен Терминал 3, с перспективата за увеличаване на авиационния трафик до 2055 г., съгласно актуализацията на Генералния план, ще доведе до увеличаване на въздействието от шума като вреден физичен фактор. Екипа от експерти, изготвили доклада за ОВОС, заключават, че при спазване на предвидените смекчаващи мерки в доклада за ОВОС, заложиени в настоящото решение това въздействие се очаква да бъде минимизирано.

По отношения на другите вредни физични фактори не се очаква промяна спрямо текущото състояние.

1.8. Отпадъци – предложението ще се реализира на територията на действащото Летище София, където е въведена добра практика за екологосъобразно управление на отпадъците и опасните вещества. В резултат на реализацията на ИП няма да се отделят нови по вид отпадъци. Въздействието на отпадъците ще е локално - в границите на Летищен Комплекс – София.

1.9. Опасни химични вещества - с реализацията на ИП не се променя рисковия потенциал на предприятието, както и не се предвижда употребата и съхранението на нови

по вид опасни химични вещества и смеси. Предвид това не се очакват значителни отрицателни въздействия от употребата и съхранението на опасните химични вещества и смеси.

1.10. Културно-историческото наследство - на площадката на ИП не са открити обекти на културно-историческото наследство и няма вероятност реализирането на ИП да окаже негативно въздействие.

1.11. Здравен риск - предвижданията и елементите на конкретното ИП – строителството и експлоатацията на Терминал 3 и прилежащата инфраструктура, нямат потенциал да доведат до значително отрицателно въздействие върху човешкото здраве.

Очакват се вторични значителни отрицателни въздействия върху близкото население поради превишения на граничните стойности на нивата на шум, в резултат на предвижданията на актуализирания Генерален план за увеличение на пътничкопотока и въздухоплавателния трафик, като за постигане на съответствие с нормативно определените гранични стойности за шум са предвидени мерки, с чието изпълнение се очаква ограничаване на вторичното отрицателно въздействие до незначително.

1.12. По отношение на проучените алтернативи:

1.12.1. Алтернативи за местоположение на ИП не съществуват, тъй като на тази площ е разположено летище София и са определени границите на концесионната площ.

1.12.2. Алтернативи за местоположение на елементите на ИП:

1.12.2.1. Нов Терминал 3 - Възможните алтернативи на ИП са формулирани като рамки на възможни различни конфигурации от гледна точка на пространствено разположение на новия Терминал 3. Алтернативното разположение на новия Терминал 3 е съобразено със заложеното местоположение съгласно Концесионния договор за Летище София, а именно да бъде разработен и локализиран по такъв начин, че да разполага със собствен достъп до зоните извън тези за излитане и кацане, да бъде в непосредствена близост (до 800 метра) до метростанцията на Летището, както и да бъде свързан със съществуващия Терминал 2, както в летателната, така и извън летателната зона. В този смисъл алтернативното разположение на Терминал 3 би могло да се разгледа от източната страна на съществуващия Терминал 2.

От гледна точка на изисквания към функционирането на Терминал 3, които произтичат както от регламента на Концесионния договор, така и от националните и международните изисквания към пътническите терминали, не биха могли да се разглеждат алтернативи за използваното технологично оборудване в новия Терминал 3. До голяма степен тези функционални изисквания предопределят също така видовете помещения и пространства в терминалната сграда, както и размерите на тези помещения.

1.12.2.2. Транспортен център - възможните алтернативи на ИП са формулирани само като рамки на възможни различни конфигурации от гледна точка на пространствено разположение на новия ТЦ. Предвиденото разположение на ТЦ създава функционално единство между Терминал 2, Терминал 3 и довеждащата/отвеждащата пътна инфраструктура и от оперативна гледна точка се формира синергичен летищен комплекс, създаващ удобство за пътниците и ефективност при функционирането му и при осъществяването на летищните операции.

1.12.3. „нулева алтернатива“ представлява нереализация на ИП. От гледна точка на договорните задължения на концесионера – „СОФ Кънект“ ЕАД, е вменено, като основно задължение пускане в експлоатация на Терминал 3 в срок до април 2031 г. Неизграждането на Терминал 3 и дори нереализирането му в срока по Концесионния договор би представлявало нарушение на договора с произтичащите от това последици за концесионера.

Освен договорно задължение на Концесионера, изграждането на Терминал 3 се налага и заради постигането на заложените параметри за обслужване на пътничкопотока, които фигурират както в Концесионния договор, така и в действащия Генерален план за развитие на Летище София. Транспортният център също е необходим и съответно е предвиден в Генералния план, като неделима част от предложението за изграждане на Терминал 3. Функцията на ТЦ е да осигури необходимата транспортна инфраструктура за

ефективна, сигурна и удобна за пътниците (пристигащи и заминаващи) транспортна връзка с Летище София, която е интегрирана в летищната инфраструктура от гледна точка на пътничкопотоци и автомобилния и автобусен трафик. В тази връзка, в доклада е изведено заключение, че от гледна точка на Концесионния договор и действащия Генерален план на Летище София не би могла да се разглежда хипотеза, в която Терминал 3 не се изгражда.

1.13. Съгласно направеното обобщение от екипа експерти, изготвил доклада за ОВОС по отношение на кумулативните въздействия:

1.13.1. атмосферен въздух - в доклада за ОВОС е разгледано подробно очакваното разсейване на замърсителите от различните източници на територията на Летищен комплекс София и свързаните с дейността излитания/кацания на въздухоплавателните средства и движението на автомобилния транспорт. Резултатите показват, че не се очаква да има значително концентриране на замърсителите в атмосферния въздух.

1.13.2. шум - авиационният шум се разпространява основно по време на цикъла на кацане и излитане (LTO) на въздухоплавателните средства, като източниците на шум преминават над рецепторите за разлика от всеки друг източник на шум.

В доклада за ОВОС е разгледано въздействието от прогнозното увеличение на полетите върху акустичната среда на засегнатите жилищни райони. Отделно е представен анализ на влиянието на автомобилния транспорт.

1.13.3. човешко здраве - в резултат от изграждането и експлоатацията на Терминал 3 и прилежащата инфраструктура, не се очаква значително отрицателно кумулативно въздействие. Но в резултат от увеличаването на авиационния трафик, предвидено с Генералния план, се очаква допълнително вторично значително отрицателно кумулативно въздействие върху човешкото здраве от авиационен шум и незначително/не водещо до превишение на установените норми от замърсяване на въздуха.

1.14. Не се очакват трансгранично въздействие, предвид характера и местоположението на ИП.

1.15. В доклада за ОВОС са предложени мерки за предотвратяване, намаляване и възможно най-пълно отстраняване на неблагоприятните последици върху околната среда, отнасящи се за периода на проектирането, на строителството и на експлоатацията на ИП.

1.16. Заключениеето на независимите експертите, изготвили доклада, основавайки се на изводите от оценката на въздействието върху околната среда и човешкото здраве, е че не се очаква значително отрицателно въздействие върху компонентите и факторите на околната среда в резултат на реализиране на ИП. Направено е заключение от колектива от експерти с ръководител, изготвили доклада, че от тази оценка прави изключение изведената прогноза за наличие на отрицателно вторичното въздействие от авиационния шум и в тази връзка, и за населението, подложено на наднормен шум, което би било резултат от предвижданията на актуализирания Генерален план за увеличение на пътничкопотока и въздухоплавателния трафик. Експертите, считат, че за смекчаване на идентифицираните въздействия задължително е спазването на направените препоръки и предложените мерки за предотвратяване, намаляване и където е възможно – прекратяване на вредните въздействия върху околната среда и човешкото здраве, заложи в настоящото решение.

На база на направения в доклада за ОВОС анализ на въздействията от строителството и експлоатацията на ИП, върху човека, компонентите на околната среда и факторите, които ѝ въздействат, авторският колектив предлага одобряване реализирането на ИП, при задължително изпълнение на предложените мерки за смекчаване и намаляване на потенциалните въздействия, идентифицирани с оценката. Авторският колектив, поставя задължително условие, заложи в т. 1, т. 2 от настоящото решение.

2. Инвестиционното предложение ще се реализира във връзка със сключен Концесионен договор за възлагане на концесия за строителството на обект „Градско летище за обществено ползване София – публична държавна собственост“ между министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията и „СОФ Кънект“ АД и от 20.07.2020 г. (данните за страните по договора са актуални към датата на подписването му).

3. Съгласно становища на Басейнова дирекция „Дунавски район“:

3.1. с вх. № ОВОС-105-8/22.10.2024 г. на МОСВ, ИП е допустимо спрямо целите и мерките за постигане на добро състояние на водите, определени в Плана за управление на речния басейн (ПУРБ) 2016-2021 г., при спазване на мерките посочени в т. 1.1.2. от становището. Предложението е допустимо спрямо Програмата от мерки за намаляване на риска от наводнения заложена в Плана за управление на риска от наводнения (ПУРН) 2022-2027 г. в Дунавски район, при спазване на мерките посочени в т. 1.2.2. от становището.

3.2. с вх. № ОВОС-58-24/14.02.2025 г. на МОСВ, инвестиционното предложение:

3.2.1. попада в следните повърхностни и подземни водни тела, както и зони за защита на водите:

3.2.1.1. повърхностни водни тела: р. Искър след язовир Панчарево, до вливане на р. Владайска с код на водното тяло BG11S135R1726;

3.2.1.2. подземно водно тяло: Порови води в Неоген-кватернера – Софийска долина с код на подземно водно тяло BG1G00000NQ030;

3.2.1.3. зони за защита на водите, съгласно чл. 119а, ал. 1 от Закона за водите (ЗВ):

По отношение на зоните за защита на водите, територията на ИП попада единствено в обхвата на BG1DGW00000NQ030 – Зона за защита на питейните води от подземни водни тела и BGCSARI04 – Чувствителна зона обхващаща целия водобсор на р. Искър.

3.2.1.4. Санитарно-охранителни зони (СОЗ), съгласно чл. 119, ал. 4, т. 2 от ЗВ:

- ИП не попада в СОЗ учредени по реда на Наредба № 3/16.10.2000 г. за условията и реда за проучване, проектиране, утвърждаване и експлоатация на санитарно-охранителните зони около водоизточниците и съоръженията за питейно-битово водоснабдяване и питейни и хигиенни нужди;

- ИП не попада в буферни зони около съоръжения за питейно водоснабдяване без определени СОЗ, за които е необходимо спазване на ограничения съгласно Приложение № 1 към Националния каталог от мерки към ПУРБ.

Направено е заключение, че ИП е допустимо спрямо целите и мерките за постигане на добро състояние на водите, определени в ПУРБ в Дунавски район 2022-2027 г.;

3.2.2. попада в Район със значителен потенциален риск от наводнения (РЗПРН), съгласно ПУРН 2022-2027 г. - „р. Искър и притоци в Софийското поле“ с код BG1_APSFR_IS_041. Картите на заплахата и риска от наводнения за този РЗПРН показват, че Летищен комплекс – София, не попада в границите на заливане при наводнения с вероятност за настъпване 20 г., 100 г., 1000 г.

Направено е заключение, съгласно което ИП е допустимо спрямо Програмата от мерки за намаляване на риска от наводнения заложена в ПУРН в Дунавски район 2022-2027 г.

3.2.3. Направената мотивирана оценка на значителното въздействие върху водите и водните екосистеми е, че ИП няма да окаже негативно въздействие върху водите и водните екосистеми.

4. Преценката за вероятната степен на отрицателно въздействие е, че 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 и се основава на следното:

4.1. Инвестиционното предложение не е свързано с унищожаване, увреждане, фрагментиране или изменение на параметрите в природни местообитания и местообитания на видове, вкл. птици, предмет на опазване в защитени зони, тъй като територията, предмет на ИП не попада в границите на защитени зони.

4.2. Няма вероятност реализацията на предвидените в ИП дейности да доведе до прекъсване на установени биокоридорни връзки на видове, а предвид местоположението на ИП и да наруши кохерентността на мрежата от защитени зони Натура 2000;

4.3. Реализацията на ИП не предполага значително по степен безпокойство на видовете, вкл. птици, предмет на опазване в близко разположените защитени зони, което да доведе до намаляване числеността и плътността на популациите им;

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

4.5. Не се очаква значително кумулативно отрицателно въздействие върху природните местообитания, местообитанията на видовете и видовете, вкл. птици, предмет на опазване в близко разположените защитени зони от реализацията на настоящото ИП спрямо одобрените до момента други ИП, планове и програми, тъй като летище София е съществуващо, а изграждането на Терминал 3 се предвижда в концесионното му площ.

5. По отношение на направените анализ и оценка на значимостта на положителните и отрицателните въздействия върху човека и възможен здравен риск от реализацията на ИП, Министерство на здравеопазването, с писмо вх. № ОВОС-105-48/29.12.2025 г. на МОСВ, изразява следното:

5.1. В доклада е представена информация за местоположението, засегнатата площ, дейности, технологии и фактори, оказващи влияние върху човешкото здраве. Представени са точни отстояния до конкретните територии и обекти, подлежащи на здравна защита, като е оценено въздействието върху факторите на околната и жизнената среда при строителството и експлоатацията на ИП и от там върху населението и работещите. В доклада за ОВОС е представена точна информация по количествено и качествено отношение на промените, които ИП внася в сравнение със сегашната ситуация.

Докладът за ОВОС съдържа подробна информация за потенциалните рискови фактори и оценка на очаквания вреден ефект от тяхното въздействие върху качеството на отделните компоненти на околната, жизнената и работната среда и човешкото здраве, както за периода на строителство, така и за периода на редовна експлоатация.

Министерство на здравеопазването, предлага условия и мерки, задължителни за изпълнение, които са включени в настоящото решение.

6. „СОФ Кънект“ АД, гр. София е класифицирано като „предприятие с нисък рисков потенциал“ по реда на чл. 103 от ЗООС, поради наличието на територията му на опасни вещества от Приложение № 3 на същия закон – в складовата база за ГСМ (резервоарен парк) на летището и ж.п. разтоварището за керосин. Реализацията на ИП „Изграждане на нов пътнически терминал – Терминал 3 с прилежаща обслужваща инфраструктура, нов транспортен център и промяна на обслужващата инфраструктура на летищен комплекс – София, разположен на територията на Столична община е свързана с промяна в количеството дизеловото гориво, което може да бъде налично на територията на предприятието, предвид което операторът „СОФ Кънект“ ЕАД е извършил актуализирана класификация по чл. 103, ал. 5 от ЗООС, във връзка с чл. 103, ал. 4, т. 2 от ЗООС. Въз основа на представеното актуализирано уведомление, изпълнителният директор на Изпълнителна агенция по околна среда (ИАОС), с писмо вх. № ОВОС-105-27/25.03.2025 г. на МОСВ е потвърдил актуализираната класификация на предприятието.. Предприятието запазва класификацията си като „предприятие с нисък рисков потенциал“. Ниският рисков потенциал на предприятието се определя от максималното количество на вещество реактивно гориво JET A-1 (керосин) (12 724 тона), поименно изброено в т. 34 от част 2 на Приложение № 3 на ЗООС и с категория на опасност P5v и E2 от част 1 на същото приложение, което надхвърля праговото количество от 2 500 тона на нисък рисков потенциал от колона 2 на част 2 от посоченото приложение.

6.1. По отношение на информацията и оценката по чл. 99б, ал. 1 и ал. 2 от ЗООС за ИП:

В процедурата по ОВОС възложителят е представил като приложение към доклада за ОВОС информацията и оценката по чл. 99б, ал. 1 от ЗООС, която е съгласувана от: Изпълнителна агенция по околна среда, Министерство на вътрешните работи и Столична община.

6.1. Съгласно становище вх. № ОВОС-105-57/03.02.2026 г. от ИАОС:

- направено е описание на съществуващи и одобрени устройствени планове за района, в който ще бъде реализирано ИП;

- представени са описание и визуализация чрез подходящ картен материал на площадката на предприятието и са дадени разстоянията до: жилищни райони; обекти с обществено предназначение по § 1, т. 29в от ДР на ЗООС; зони за отдих и рекреация; транспортни пътища; съседни предприятия и обекти, райони и строежи, които могат да бъдат източник на или да увеличат риска или последствията от голяма авария и да предизвикат ефект на доминото; територии с особено природозащитно значение или значение за околната среда, защитени по силата на нормативен или административен акт и обекти на културно-историческото наследство;

- даден е пълен списък на опасните химични вещества CAS №, ЕС №, категории на опасност съгласно Регламент (ЕО) № 1272/2008 г. за класифицирането, етиктирането и опаковането на вещества и смеси (CLP) (ОВ, L 353/1 от 31 декември 2008 г.), класификация съгласно Приложение № 3 към чл. 103, ал. 1 на ЗООС, проектен капацитет на технологичните съоръжения (в тонове) и физичните им свойства;

- описани са очакваните значителни неблагоприятни последствия от ИП и от дейността на предприятието, за околната среда и човешкото здраве, които произтичат от уязвимостта на обекта от големи аварии и/или бедствия. За разглеждане на вероятността от възникване на големи аварии е използвано „Ръководство за изготвяне на количествена оценка на риска“ – „Лилава книга“. Анализът на сценариите, които могат да доведат до голяма авария е извършен по методите CEL или 3F (метод на трите фактора). В информацията по чл. 99б, ал. 1 от ЗООС за определяне на териториалния обхват на зоните за аварийно планиране е използват софтуер ALOHA, версия 5.4.7, от м. септември 2016 г., разработен за Агенцията по околна среда на Съединените Американски Щати (US EPA);

- не се очаква трансгранично въздействие в резултат от възникването на големи аварии, произтичащи от дейностите с опасни вещества в предприятието.

Изпълнителната агенция по околна среда прави заключение, че информацията по чл. 99б, ал. 1 от ЗООС е разработена по форма и съдържание, съгласно чл. 10, ал. 1 и ал. 2 от Наредбата за предотвратяване на големи аварии с опасни химични вещества и ограничаване на последствията от тях (НППА).

6.1.2 Столична община със становище вх. № ОВОС-105-58/05.02.2026 г. на МОСВ информира, както следва:

Реализацията на ИП е свързана с промяна в количеството на дизеловото гориво, чрез инсталиране на дизелов генератор в близост до сградата на Терминал 3; обезпечен с гориво от резервоар с вместимост 30 м³. Дизел генераторът ще е в непосредствена близост до сградата на Терминал 3, а резервоарът ще е разположен при спазване на всички норми, включително противопожарни.

Взимайки предвид дефиницията в т. 31в от Допълнителните разпоредби на ЗООС и обстоятелството, че „СОФ Кънект“ ЕАД е класифицирано като „предприятие с нисък рисков потенциал“ по реда на чл. 103 от ЗООС, от приложенията към предоставената информация е видно, че до него не са налични съседни предприятия/съоръжения, които да увеличават опасността или последствията от голяма авария.

Конкретизирани са отстоянията от площадката на ИП, които не са по-малко от 1,2 км до най-близко разположените 9 жилищни сгради на гр. София, не по-малко от 1 км до 41 броя обекти с обществено предназначение (детски ясли и градини, училища, хотели, ресторанти, спортни обект, диагностично-консултативни центрове) и не по-малко от 378 м до 3 зони за отдих и на не по-малко от 300 м спрямо най-близко разположените 7 броя натоварени транспортни пътища.

Инвестиционното предложение е в съответствие с действащите стратегически документи, транспортни схеми и устройствени планове, както и с политиките на Столична община в областта на развитието на транспортната инфраструктура, подобряване на транспортната свързаност и устойчивото развитие на градската мобилност.

Предвижданията за развитие на летищната инфраструктура, включително изграждането на нов пътнически терминал и нов ТЦ са предпоставка за подобряване достъпа до летището чрез различни видове обществен транспорт; по-добра интермодалност и интеграция между въздушния, релсовия и автомобилния транспорт; повишаване

качеството, надеждността и капацитета на транспортното обслужване за гражданите и гостите на столицата.

В рамките на ИП са взети предвид изискванията за безопасност, организация на движението и транспортното обслужване, както и необходимостта от координация между всички компетентни общински и държавни органи. Спазени са всички отстояния за изграждане на резервоара за дизелово гориво с капацитет от 30 м³, както в района на летището, така и в района на урбанизираната територия.

Столична община заключава, че реализацията на ИП ще допринесе за устойчивото развитие в транспортната система на Столична община, повишаване на функционалността, свързаността и международната роля на гр. София.

7. По време на изготвяне на доклада за ОВОС са проведени консултации със заинтересуваните лица. Осигурен е обществен достъп до доклада за ОВОС с всички приложения към него, като:

7.1. При организирането на общественото обсъждане е спазено изискването за едномесечен достъп до доклада за ОВОС и за публикуване на обяви (във в. „24 часа“ от 13.03.2026 г. и във в. „24 часа“ от 19.03.2026 г.) най-малко 30 дни преди срещите за обществено обсъждане. Проведени са 5 срещи за обществено обсъждане на 14.04.2026 г. и в периода 22-24.04.2026 г. Представени са протоколи и присъствени списъци от проведените обществени обсъждания. В резултат от осигурения обществен достъп до доклада за ОВОС и проведените срещи за обществено обсъждане са получени становища и мнения от заинтересовани лица във връзка с осъществяването на ИП. Основните доводи са по отношение на: нивата на шума, предвид прогнозното увеличаване на въздушния трафик; поставянето на допълнителни станции за мониторинг на шума преди започване на изграждането на Терминал 3; възможности за независима проверка на станциите; осигуряване на свободен достъп до данни от станциите за шум и замърсяване; мерки за компенсация относно шумоизолирането на сгради и смяна на дограма; правото на гражданите на здравословна и спокойна среда за живот и др. Становищата са изпратени на възложителя, като са изискани и допълнителни становища, с отговор на повдигнатите въпроси и направени констатации. От възложителя е изготвено становище по смисъла на чл. 17, ал. 5 от Наредбата за ОВОС по предложенията, препоръките и мненията в резултат на проведените обществени обсъждания, което е представено в МОСВ и на съответната община и райони за осигуряване на обществен достъп. Пред компетентния орган е предоставена информация от Столична община и съответните райони за осигурен обществен достъп до становището на възложителя по чл. 17, ал. 5 от Наредбата за ОВОС на заинтересованите лица или организации и на вносителите на предложения, препоръки, мнения и възражения в резултат от общественото обсъждане. Резултатите от общественото обсъждане, в т.ч. направените предложения, са отразени по подходящ начин в условията и мерките към настоящото решение.

7.2. По време на обществените обсъждания на доклада за ОВОС, както и в хода на процедурата, не са депозирани мотивирани възражения по законосъобразност срещу осъществяване на ИП.

и при следните условия:

I. Общи:

1. Да се изпълняват задължително следната група от последователни и взаимосвързани мерки, за след-проектен анализ, която да включва:

1.1. Практическо изпълнение на мерките, заложи в настоящото Решение по ОВОС по отношение на шума, с докладване на резултатите на Регионалната инспекция по околната среда и водите (РИОСВ) - София, Столична Регионална здравна инспекция (РЗИ), Столична община, район „Кремиковци“ – Столична община и район „Подуяне“ – Столична община на годишна база, до 31 март на текущата година за дейностите, изпълнени през предходната година.

1.2. Последваща периодична оценка на ефективността на изпълнение на мерките – на всеки 5 години, включително чрез нови математически моделирания за

разпространението на шума, верифицирани на основата на актуалната Стратегическа карта на шума за летището.

1.3. Проверка за достоверността на направените математически модели чрез съпоставянето им с реалните измервания на шума, извършвани от „СОФ Кънект“ ЕАД.

1.4. При отрицателни резултати от изпълнението на мерките – предприемане на коригиращи действия спрямо изпълняваните мерки.

1.5. Ако в резултат на след-проектния анализ бъде установено, че прилаганите мерки са неефективни следва своевременно да се преразгледат заложените в Актуализирания Генерален план цели за увеличаване на пътнически трафик през 2055 г. до 18,24 милиона човека.

2. Да се извършва ефективен последващ контрол, своевременна оценка на ефективността на прилаганите мерки и предприемане на коригиращи действия, при необходимост.

II. По време на проектиране:

1. Да се подаде актуализиран доклад за политиката за предотвратяване на големи аварии до директора на РИОСВ-София, изготвен в съответствие с Приложение № 2 към чл. 11, ал. 1 от Наредбата за предотвратяване на големи аварии с опасни вещества и за ограничаване на последствията от тях.

2. Да се изготвят 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 се съобразят с териториите и обектите, подлежащи на здравна защита. Графикът да се съгласува с кметовете на съответните райони.

3. Да се изготви План за собствен мониторинг, който да включва мониторинг на нивата на шум, вибрации и нейонизиращи лъчения и предприемане на мерки за ограничаването им при установяване на превишения на нормите.

Планът за собствен мониторинг да се съгласува с РИОСВ-София и Столична РЗИ. Съгласуваният план да се представи в ИАОС за утвърждаване.

III. По време на строителството:

1. Дейностите в ИП свързани с водовземане или ползване (в т.ч. за заустване) на воден обект да се извършват при спазване на условията в издаденото разрешително и разпоредбите на Закона за водите и подзаконовите нормативни документи в т.ч. при не нарушаване на обществени интереси и придобити права.

2. За ползване на вода от съществуваща водопреносна мрежа и за отвеждането на отпадъчните води в канализационните мрежи на населените места е необходимо сключването и/или наличието на договор с ВиК оператор.

3. Предвиденото пречистване на води с каломаслоуловител, да се съобрази с разпоредбите на чл. 126 и чл. 130 от ЗВ, съгласно които, лицата които осъществяват експлоатацията на пречиствателни съоръжения, са длъжни да ги поддържа в техническа и експлоатационна изправност и да осигурява непрекъснато нормалната им експлоатация.

4. Изграждането на инженерно-строителни съоръжения и други, при които се осъществява или е възможен контакт с подземни води се извършва при условията и по реда на Закона за устройство на територията при спазване на изискванията за опазване на подземните води по глава осма от ЗВ, съгласно чл. 46, ал. 2 от същия Закон.

5. Зареждането на строителната техника с горивни материали, както и подмяната на масла да се осъществява извън територията на обекта.

6. Да не се допуска нерегламентирано изхвърляне на отпадъци на територията на строителната площадка.

7. Строителните продукти и материали, както и химикалите за почистване и дезинфекция, които ще бъдат използвани, както при изграждането на нови водопроводни връзки в обхвата на концесията и изместването на съществуващата площадкова водопроводна мрежа, така и при изграждане на новият водопровод, в рамките на площадката на ИП, да са безопасни за здравето и да отговарят на изискванията на глава

седма от Наредба № 9 от 16 март 2001 г. за качеството на водата, предназначена за питейно-битови цели.

8. Да се предвиди изграждане на буферен зелен пояс на територията на кв. „Васил Левски“, район „Подуяне“ – Столична община от филтриращи видове, чинар, липа, бор.

9. Да се предвиди изграждане на шумозаглушителни бариери в посока кв. „Васил Левски“, район „Подуяне – Столична община.

10. При извършване на строителни дейности при реализацията на инвестиционното намерение, следва да се спазват конкретно приложимите разпоредби на чл.70 от Наредба №1 за норми за допустими емисии на вредни вещества (замърсители), изпускани в атмосферата от обекти и дейности с неподвижни източници на емисии.

IV. По време на експлоатацията:

1. Да се приложат всички предписани в настоящото решение по ОВОС смекчаващи мерки по отношение на шума, като се проследи тяхната ефективност чрез последващ периодичен контрол. За оценка на тяхната ефективност и действителна тенденция за намаляване на въздействията от шума и върху здравето на хората, да се осъществява периодичен мониторинг и анализ на резултатите.

2. Да се изгради публичен интернет достъп до системата за мониторинг на шума на „Соф Кънект“ ЕАД (като разширение на съществуващата платформа за мониторинг на шума ANOMS NoiseDesk).

3. Да не се допуска превишения на граничните стойности на експозиция на работните места, определени в Наредба № РД-07-5 за минимални изисквания за здраве и безопасност на работещите при рискове, свързани с електромагнитни полета по време на изграждане на обекта и във фазата на експлоатация, предвид наличието на радиолокатори и радионавигационна апаратура, излъчващи радиовълни в радиочестотния и микровълновия диапазон, както и на елементи от електропреносната мрежа (трансформаторни постове), излъчващи електрическо и магнитно поле с промишлена честота. За местата с достъп на население да се осигури спазването на Наредба № 9 от 1991 г. за пределно допустими нива на електромагнитни полета в населени територии и определяне на хигиенно-защитни зони около излъчващи обекти (ДВ, бр. 35 от 1991 г.) за радиочестотни и микровълнови електромагнитни полета и Препоръка 1999/519/ЕК за ограничаване на експозицията на населението с електромагнитни полета (0 Hz – 300 GHz) за електрическото и магнитното поле с промишлена честота 50 Hz, излъчвано от елементите от електропреносната мрежа.

V. Мерки по чл. 96, ал. 1, т. 8 от Закона за опазване на околната среда:

№ по ред	Мерки	Период на изпълнение	Резултати от изпълнението
<i>Атмосферен въздух</i>			
1.	За намаляване на прахоотделянето, особено при сухо и ветровито време е необходимо оросяване на строителната площадка и редовно измиване на пътищата, по които ще се осъществява транспорта.	Строителство	Опазване на качеството на въздуха.
2.	За предотвратяване изнасянето на кал от строителната площадка, което ще доведе до замърсяване на шосетата и при изсъхване ще бъде източник на прах, е необходимо редовно измиване на гумите на	Строителство	Опазване на качеството на въздуха.

№ по ред	Мерки	Период на изпълнение	Резултати от изпълнението
	тежкотоварните машини напускащи строителния обект.		
3.	За намаляване на емисиите от двигателите с вътрешно горене е необходимо да се гарантира поддържане на техниката и пътищата в добро състояние и извършва контрол върху качеството на горивото.	Строителство	Опазване на качеството на въздуха.
4.	С оглед намаляване на праховите емисии, емисиите на горивните газове и рисковете от инциденти с МПС, да се ограничава скоростта на движение на тежкотоварните камиони.	Строителство	Опазване здравето на населението.
Води			
5.	Проектите да са съобразени със забраните на чл. 118а, ал. 1, т. 2, 3 и 4 от Закона за водите.	Проектиране	Опазване на подземните води от замърсяване с приоритетни вещества
6.	Използване на изправна строителна и транспортна техника в границите на работните терени.	Строителство	Опазване на повърхностните и подземните води.
7.	Да не се допуска складиране на отпадъци в участъци с отнет почвен слой.	Строителство	Недопускане замърсяване на подземните води.
8.	Недопускане или контрол на замърсяването от урбанизирани зони, транспорт и изградена инфраструктура – мярка от ПУРБ в Дунавски район 2022-2027 г.	Строителство и експлоатация	Недопускане замърсяването на повърхностните и подземните води.
9.	Депониране на битовите отпадъци да се извършва в съответствие с изискванията за третиране на отпадъци – мярка от ПУРБ в Дунавски район 2022-2027 г.	Строителство и експлоатация	Недопускане замърсяването на повърхностните и подземните води.
10.	Разработване и периодичен преглед (при необходимост и актуализация) на План за действие при аварийни ситуации – мярка от ПУРБ в Дунавски район 2022-2027 г.	Строителство и експлоатация	Недопускане на инциденти.
11.	Забрана за извършването на дейности водещи до отвеждането в подземните води на опасни вещества - мярка от ПУРБ в Дунавски район 2022-2027 г.	Строителство и експлоатация	Недопускане замърсяването на подземните води.
12.	Забрана или ограничаване на дейности, които увеличават риска за пряко или непряко отвеждане на приоритетни и опасни вещества или други замърсители в подземните	Строителство и експлоатация	Недопускане замърсяването на подземните води.

№ по ред	Мерки	Период на изпълнение	Резултати от изпълнението
	води, включително разкриването на подземните води на повърхността, чрез изземване на отложенията и почвите, покриващи водното тяло - мярка от ПУРБ в Дунавски район 2022-2027 г.		
13.	Да се прилагат екологични практики или най-добрите налични техники за ограничаване на отвеждането в подземните води на замърсяващи вещества - мярка от ПУРБ в Дунавски район 2022-2027 г.	Строителство и експлоатация	Недопускане замърсяването на подземните води.
14.	При аварийни случаи, създаващи предпоставки за замърсяване на водите, да се предприемат действия за ограничаване или ликвидиране на последиците от замърсяването и да се уведоми БД „Дунавски район“, РИОСВ - София и органите на Министерството на вътрешните работи.	Строителство и експлоатация	Опазване на повърхностните и подземните води.
15.	Да не се допуска замърсяването на р. Искър със строителни материали и гориво-смазочни материали от транспортната техника.	Строителство и експлоатация	Изпълнение целите за ВТ BG1IS135R1726 р. Искър след язовир Панчарево, до вливане на р. Владайска заложи в ПУРБ в Дунавски район 2022-2027 г.
16.	Забрана за извършване на ремонтни работи на строителната и транспортна механизация в границите на ИП, освен при аварийна необходимост.	Строителство и експлоатация	Недопускане замърсяване на повърхностните и подземни води.
17.	Да не се допуска заустване на отпадъчни води, включително такива с характер на битово – фекални в повърхностни води и/или отвеждането им в подземни води.	Експлоатация	Недопускане на директно замърсяване на повърхностните и подземните води.
18.	Да се поддържа в изправност водопреносната мрежа за чисти и контактни води, включително прилежащите съоръжения от оборотния цикъл на водите и провеждане на периодичен мониторинг и профилактика.	Експлоатация	Недопускане разливи на отпадъчни (включително контактни) води и замърсяване на повърхностните и подземни води.
19.	Да се осигури ограничен достъп до водоземното/те съоръжение/я.	Експлоатация	Недопускане разливи и преразход на природни ресурси.
Земни и почви			

№ по ред	Мерки	Период на изпълнение	Резултати от изпълнението
20.	Да се осъществи рационална организация на територията, в т.ч. да не се използват площи, извън работната площадка.	Строителство	По-малко утъпкване на земите и почвите в района на ИП.
21.	Излишните земни маси да се използват за обратен насип при вертикалната планировка на терена.	Строителство	Избягва се разхищението на земни маси.
22.	Излишните земни маси и строителните и битови неопасни отпадъци да се извозват своевременно до определените им от Общината депа.	Строителство	Избягва се разхищението на земни маси и замърсяването на съседните земи.
23.	Да се осигури добра организация на движението на транспортните, изкопни и строителни машини с цел минимизиране на неорганизираните емисии от тях и осигури необходимата безопасност на движението.	Строителство	Намалява се уплътняването и ерозията върху площта на строителния обект и съседните парцели. Намалява се замърсяването с прахогазови емисии и със земни маси съседните земи.
24.	Преди отнемане на почвите от терените, предвидени за строителство, същите да се анализират за наличие на замърсявания, в т.ч. с тежки метали и в зависимост от резултатите да се използват за рекултивация, ако не са замърсени или да се охарактеризират като отпадък и да бъдат третираны по подходящ начин.	Строителство	Опазване на подземните води и почвите от замърсяване.
25.	Да се осигури своевременно третиране на евентуално замърсени участъци от нефтопродукти от неизправна строителна и транспортна техника.	Строителство и експлоатация	Намаляване на отрицателното въздействие върху почвите в района.
Отпадъци			
26.	Да се осъществява вътрешнофирмен контрол на дейностите по управление на отпадъците.	Експлоатация	Екологосъобразно управление на отпадъците.
27.	Да се актуализира Плана за управление на отпадъците на „Соф Кънект“ ЕАД.	Експлоатация	Екологосъобразно управление на отпадъците.
Ландшафт			
28.	Едновременно с разработване на проект за строителство да се проектира и рекултивация с ландшафтно устройство на	Проектиране	Възстановяване на почвите и ландшафтно устройство на терена.

№ по ред	Мерки	Период на изпълнение	Резултати от изпълнението
	нарушените от строителството терени. В проекта да се предвиди при евентуални изкопни работи съхраняването на място на хумусния пласт, който може да се използва за рекултивация на площадката.		
Биологично разнообразие			
29.	Разчистването на дървесно-храстова растителност в обхвата на транспортния център да се извършва извън размножителния период на птиците (1 март - 31 юли). Разчистване в този период е допустимо единствено след проведен орнитологичен мониторинг (от квалифициран орнитолог), доказващ липсата на активно гнездене в засегнатата територия.	Строителство	Избягване на въздействие върху гнездящи птици.
Вредни физични фактори			
30.	С оглед ограничаване на дразнещия ефект на наднормените шумови нива във вечерните часове, се препоръчва използването на шумогенериращите машини да се ограничава до 19 ч.	Строителство	Опазване здравето на населението.
31.	Да се инсталират 2 допълнителни терминала за мониторинг на шума и да се интегрират в системата за мониторинг на авиационния шум и проследяване на полети.	Експлоатация	Разширяване на мониторинговата мрежа на авиационен шум.
32.	В интервала между 22:00 и 06:00 местно време се забраняват операциите на въздухоплавателните средства с максимално излетно тегло (MTOW) над 9 t, сертифицирани по шум в съответствие с Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, Приложение 16, Том 1, Част II, Глава 3 и 5, с кумулативен марж на шум равен или по-малък от 9.9 EPNdB, ВС с MTOW над 9 t, сертифицирани по шум в съответствие с Глава 2, които не отговарят на разпоредбите на Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, Приложение 16, Том 1, Част II, Глава 3 и 5, и ВС с MTOW над 9 t, за които не е представен Сертификат за шум.	Експлоатация	Ограничаване на превишенията на граничните шумови нива за нощен период.

№ по ред	Мерки	Период на изпълнение	Резултати от изпълнението
33.	Изготвяне на Политика на летище София относно нощния шум с ясно определени качествени и количествени показатели.	Експлоатация	Ограничаване броя на превишения на граничните стойности на шум.
34.	Да се увеличи дела на самолетите с по-ниски еквивалентни нива на шум, двигатели „тип NEO“, експлоатирани на летище София.	Експлоатация	Намаляване на шумовите емисии от дейността на летището.
35.	Да се осигури и приложи специализиран софтуер за моделиране на авиационния шум, поддържан от мрежа за мониторинг на авиационния шум и система за проследяване на полети, който да оценява непрекъснато всяко нарушение на законовите ограничения за шум от въздухоплавателни средства, като в резултат от получените данни да се прилагат подходящи мерки за смекчаване, за да се избегне нарушаване на законовите ограничения. В случай, че въпреки прилагането на мерки за смекчаване на шума (особено през нощта), се очакват нарушения, да се задейства прилагането на програма за мерки за защита от шум (подмяна на прозорци, шумозащитно оборудване и др.) за съседните обекти в сътрудничество с местните власти.	Експлоатация	Ограничаване на негативното въздействие върху съседни обекти.
36.	При проучване и прилагане на възможности за намаляване на въздействието на авиационния шум да се прилагат ключовите принципи на дефинициите на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) „Балансиран подход“, а именно: 1. Относно намаляване на шума при източника - стимулиране на използването на самолети с двигатели от ново поколение (NEO и подобни); 2. Относно действията, свързани с експлоатационния шум - постоянна комуникация с BULATSA, DG CAA и авиокомпаниите относно проучване и прилагане на нови възможности;	Експлоатация	Намаляване на шумовите емисии от дейността на летището.

№ по ред	Мерки	Период на изпълнение	Резултати от изпълнението
	3. Относно ограниченията при експлоатация на самолети - участие в работни групи по законодателни промени, отнасящи се до контрола и ограничаването на самолети по коефициент на шум.		
37.	Да се въведат диференцирани такси за кацане, въз основа на нивата на шум от самолетите. Да се използват събраните средства за инвестиции в мерки и мероприятия за ограничаване на шума в най-засегнатите жилищни зони (подмяна на дограма, шумозащитни съоръжения и др.).	Експлоатация	Ограничаване на шума от самолетите и изпълнение на мерки за подобряване на шумоизолацията на засегнатите жилищни сгради.
38.	Да се извършват периодични измервания на нивата на вибрации и нейонизиращи лъчения в помещения на най-близките жилищни сгради до летището и да се предприемат мерки за ограничаването им при установяване на превишения на нормите.	Експлоатация	Опазване на човешкото здраве от въздействие на вибрации и нейонизиращи лъчения.
Културно историческо наследство			
39.	В случай на откриване на археологически структури и находки незабавно да се уведоми Регионален исторически музей - София.	Строителство	Опазване и консервация на археологически структури и находки в случай, че има налични на площадката на ИП.
Здравно-хигиенни аспекти и условия на труд (освен мерките по-горе по останалите компоненти и фактори, които са насочени към опазване на човешкото здраве)			
40.	Да се проектират и изпълнят подходящи мерки и мероприятия за акустично изолиране на сградата на Терминал 3.	Проектиране и строителството	Гарантиране на безопасността и защитата на здравето на работещите и пътуващите/посетителите за етапа на експлоатация.
41.	В плана по безопасност и здраве за етапа на строителство да се предвидят мерки освен за работещите, и за защита здравето и безопасността на пътуващите/посетителите на летището.	Преди започване на строителството	Гарантиране на безопасността и защитата на здравето на пътуващите/посетителите на летището по време на етапа на строителство на ИП.

№ по ред	Мерки	Период на изпълнение	Резултати от изпълнението
42.	Да се извърши оценка на риска и да се предвидят мерки за защита за работещите от експозиция на азбестови влакна при работа в обхвата на терените, предвидени за реализация на ИП.	Преди започване на строителството	Защита на здравето на работещите от експозиция на азбест.
43.	Изготвяне и периодична актуализация на оценка на риска за всяко работно място в новите обекти, предмет на ИП, съдържаща мерки и мероприятия за адекватно и ефективно управление на установените рискове.	Преди въвеждане в експлоатация	Осигуряване на безопасни и здравословни условия на труд за работещите по време на експлоатацията на обектите
44.	Разработване и прилагане на специфични инструкции за безопасност и здраве при работа за отделните длъжности.	Експлоатацията	Осигуряване на безопасни и здравословни условия на труд за работещите по време на експлоатацията на обектите.
45.	Да се запознаят работещите с рисковете за здравето и да се съобрази тяхното мнение и препоръки за подобряване на условията на работа.	Експлоатацията	Осигуряване на безопасни и здравословни условия на труд за работещите по време на експлоатацията на обектите и интегриране с цел повишаване на ангажираността на работещите в процеса за осигуряване на БЗР.
46.	Да се измерват нивата на електромагнитни полета на работните места и въз основа на резултатите, да се определят зоните на въздействие и при необходимост – да се изпълнят мероприятия за постигане на нормите за допустима експозиция както за работещите, така и за пътниците.	Преди въвеждане в експлоатация и периодично по време на експлоатацията	Недопускане на отрицателно въздействие върху здравето на работещите и пътуващите.
47.	Да се актуализира плана за действие при аварии на Летище София, с добавяне на новите обекти, предмет на ИП.	Преди въвеждане в експлоатация	Гарантиране на адекватни и ефективни действия за предотвратяване и своевременно реагиране при аварийни ситуации.
48.	Да се актуализира Плана за управление на азбест в случай, че настъпи промяна в азбест съдържащите обекти и елементи на	Преди въвеждане в експлоатация на новите обекти	Осигуряване на актуалност и адекватност на плана и предвидените в него

№ по ред	Мерки	Период на изпълнение	Резултати от изпълнението
	територията на летището в резултат на реализиране на ИП.		мерки за защита на здравето на работещите.

Настоящото решение се отнася само за инвестиционното предложение, което е било предмет на извършената ОВОС по реда на Закона за опазване на околната среда.

При промяна на възложителя, на параметрите на инвестиционното предложение или на някое от обстоятелствата, при които се издава настоящото решение по ОВОС възложителят/новият възложител трябва да уведоми своевременно министъра на околната среда и водите съгласно чл. 99, ал. 11 от Закона за опазване на околната среда.

При констатиране неизпълнение на условията и мерките в решението по ОВОС виновните лица носят отговорност по чл. 166, т. 2 от Закона за опазване на околната среда.

На основание чл. 22, ал. 3 от Наредбата за ОВОС възлагам на директорите на РИОСВ – София и Басейнова дирекция „Дунавски район” контрола по изпълнение на поставените условия и мерки в настоящото решение.

Заинтересуваните лица могат да обжалват решението в 14-дневен срок от съобщаването му пред Върховния административен съд по реда на Административнопроцесуалния кодекс.