



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

РЕШЕНИЕ №⁴⁵..... - ПР /2012г.

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

На основание чл. 93, ал. 2, т. 4 и ал. 5 от Закона за опазване на околната среда (ЗООС) (обн., ДВ, бр. 32 от 24.04.2012 г.), чл. 7, ал. 1 и чл. 8, ал. 1 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда (Наредбата за ОВОС), чл. 31, ал. 4 и ал. 6 от Закона за биологичното разнообразие (ЗБР), чл. 40, ал. 4 във връзка с чл. 2, ал. 1, т. 1 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 представена писмена документация от възложителя по Приложение № 2 към чл. 6 от Наредбата за ОВОС и по чл. 10, ал.1 и 2 от Наредбата за ОС

РЕШИХ

да не се извършва оценка на въздействието върху околната среда на инвестиционно предложение за „Разширение на метро София - от бул. „Андрей Сахаров“ (след МС 13) в ж.к. „Младост I“ до МС 16 („Бизнес парк София“) в ж.к. „Младост IV“, което няма вероятност да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитени зони

възложител: „МЕТРОПОЛИТЕН“ ЕАД
с адрес: гр. София, бул. „Княз Борис I“, № 121

Кратко описание на инвестиционното предложение:

Инвестиционното предложение е за изграждане на участък на Метрополитен – София от бул. "Андрей Сахаров" (след МС 13) в ж.к. "Младост I" до МС 16 („Бизнес Парк София“) в ж.к. „Младост IV“. Планираното разширение е III-ти етап от I^{вн} метродиаметър, 2^{рн} метрорадиус на Софийското метро. Продължението на Първи метродиаметър предвижда отклонение след МС 13, отклонение в посока през ж.к. „Младост“ по бул. „Александър Малинов“ до Бизнес Парк София и 3 броя метростанции. За начало на трасето е приет километраж 0⁺⁰⁰⁰, който съответства на километър 15⁺⁴⁵⁰ от километража на Първия диаметър, започващ от депото в кв. „Обеля“ и завършва след МС 16, км. 18⁺⁰⁷⁰.

Обект на инвестиционното предложение е изграждане на метротрасето в участъка с начало км 15⁺⁵⁵⁷ (след МС 13, трасето е изградено с крива по посока на кръстовището на бул. „Александър Малинов“ с бул. „Андрей Ляпчев“) и край км 18⁺⁰⁷⁰ (краят на обръщателя след МС 16). Участъкът е с обща дължина 2 620.00 м. (подземни), като включва 3 броя подземни метростанции и 1 подземен паркинг. След МС 13 трасето продължава към кръстовището на бул. „Александър Малинов“ с бул. „Андрей Ляпчев“, където е разположен северният вестибюл на МС 14 с входове от четирите страни на кръстовището. След МС 14, при км. 16⁺⁰¹⁰, трасето продължава по бул. „Александър Малинов“, като на кръстовището с ул. „Проф. Балан“ е разположен северният вестибюл на МС 15, ситуирана зад територията на Хипермаркет ”ХИТ“ на км. 16⁺⁸¹⁰. След МС 15, трасето следва бул. ”Ал. Малинов“, като на кръстовището с ул. „Самара“ се намира МС 16, крайт на която е на км. 18⁺⁰⁷⁰. Трасето на участъка завършва с МС 16, като преди станцията се планира изграждане на две „S“ връзки за маневри и оборот.

Предвиденото в инвестиционното предложение трасе се разделя на метроучастъци:
- участък от км. 15⁺⁴⁵⁰ до км. 17⁺⁰⁰⁰, с дължина 1 550,00 м. и максимален наклон на нивелетата 0.30%;



- участък от км 17⁺⁰⁰⁰ до км 18⁺⁰⁷⁰ - с дължина 1 070,00 м. и максимален наклон на нивелетата 3.40%.

Предложението включва и изграждането на три метростанции:

МС 14 – подземна, със средна дълбочина на перона 10.00 -12.00 м., ситуирана на кръстовището на бул. „Александър Малинов” и бул. „Андрей Ляпчев”. Станцията е със странични перони, с дължина - 100 метра и минимална ширина 4.00 м., както и с два входни вестибюла. Вестибюлите (северен и южен) извеждат до ул. „Свети Киприян” и ул. „Филип Аврамов”. Метростанцията е изцяло подземна, на три нива, със средна дълбочина на кола "долна релса" - 10.50 м. спрямо проектната кола на терена.

МС 15 – подземна, със средна дълбочина на перона 10.00 -12.00 м., ситуирана под бул. "Александър Малинов", зад Хипермаркет „ХИТ”, като на кръстовището с ул. „Проф. Балан” е разположен северният ѝ вестибюл. Станцията е със странични перони, с дължина - 100 м. и минимална ширина 4.00 м., като и два входни вестибюла. Метростанцията е подземна, на средна дълбочина 11.80 м.

МС 16 – подземна, със средна дълбочина на перона – около 16,00 м., ситуирана на кръстовището на бул. „Александър Малинов” и ул. „Самара”. Използвайки денивелацията на терена, станцията е разработена като: метростанция и подземен паркинг. Станцията е със странични перони, с дължина - 100 м. и минимална ширина 4.00 м., и два входни вестибюла, като северният се намира при кръстовището на бул. „Александър Малинов” и ул. „Самара”, а южният - между кв. 35 от запад и кв. 246 от изток. Пешеходният достъп до нивото на вестибюлите се осъществява посредством подлези.

Като първо ниво на МС 16 е ситуиран подземен паркинг за около 80 автомобила. Подходите на МПС към него ще се осъществява посредством рампи. Рампата от западната страна (към кв. 35) е предвидена за вход към паркинга, а тази от източната – за изход. Шест броя стълбищни клетки ще осъществяват пешеходна връзка от нивото за паркиране до терена, като две от стълбищата ще имат връзка и с двата подлеза на нивото на вестибюлите на метростанцията.

Електроснабдяването на строителните площадки се предвижда да се извършва чрез временни отклонение от столичната електропреносна мрежа.

При строителството на метроучастъците и метростанциите се предвижда организацията на временна вентилация, осигуряваща подаване на външен въздух, със скорост на въздушния поток в напречното сечение на тунела 0.25 м./сек.

При експлоатацията, за нормалното функциониране на метрополитена, се планира изграждането на следните инсталации:

- вътрешна отоплителна система;
- вентилация;
- климатизация;
- топловъздушни завеси.

Водоснабдяването на метростанциите се предвижда да се осъществява чрез водопроводи ф 100 мм., захранени от столичната водопреносна мрежа.

Гореописаното предложение представлява изменение на инвестиционно предложение, което самостоятелно попада в обхвата на т. 10, буква „и“ от Приложение № 2 на Закона за опазване на околната среда. Съгласно разпоредбата на чл. 93, ал. 1, т. 2 от ЗООС, предвидените с инвестиционното предложение дейности подлежат на преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС.

Инвестиционното предложение не засяга защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии и не попада в границите на защитени зони по смисъла на Закона за биологичното разнообразие. Най-близко разположените защитени зони до инвестиционното предложение са: защитена зона BG0000113 „Витоша” за опазване на дивите птици, обявена със Заповед № РД-763/28.10.2008 г. на министъра на околната среда и водите (ДВ, бр. 99/2008 г.) и защитена зона BG0000113 „Витоша” за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна, включена в списъка от защитени зони приет с Решение № 122/02.03.2007 г. на Министерския съвет (ДВ, бр.21/2007 г.).



Инвестиционното предложение подлежи на **оценка за съвместимостта** му с предмета и целите на опазване на горечитираните защитени зони по реда на чл. 31, ал. 4 във връзка с ал.1 от Закона за биологичното разнообразие и чл. 2, ал. 1, т. 1 от *Наредба за условията и реда за извършване на оценка за съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони (Наредбата, обн. ДВ бр.73/2007 г., изм. и доп. ДВ, бр. 81/2010 г.)*.

След преглед на представената документация и на основание чл. 40, ал. 3 от горечитираната *Наредба*, въз основа на критериите по чл. 16 от нея, е направена преценка за вероятната степен на отрицателно въздействие, според която инвестиционното предложение за „Разширение на метро София - от бул. „Андрей Сахаров“ (след МС 13) в ж.к. „Младост I“ до МС 16 („Бизнес парк София“) в ж.к. „Младост IV“, **няма вероятност** да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в най-близко разположените защитени зони.

МОТИВИ:

I. Характеристики на предлаганото строителство, дейности и технологии: обем, производителност, мащабност, взаимовръзка, и кумулиране с други предложения, ползване на природни ресурси, генерирани отпадъци, замърсяване и дискомфорт на околната среда, както и риск от инциденти:

1. Инвестиционното предложение за изграждане на участък на метрополитена от бул. "Андрей Сахаров" в ж.к. "Младост I" (след МС 13) през ж.к. " Младост III" до Бизнес Парк София (МС 16) в ж.к. „Младост IV" е разширение на I^{ва} метродиаметър, 2^{ри} метрорадиус на Софийското метро, за което има издадено Решение по ОВОС № 76-21/2000 г. Настоящото инвестиционно предложение е III-ти етап от Генералната схема на линиите на метрото в гр. София, която е част от Общия устройствен план на Столицата. Изменението на Общия устройствен план на гр. София и Столична община е съгласувано със Становище по екологична оценка № 1-1/2009 г. В Общия устройствен план на София е предвидено поетапно развитие на метромрежата до 2020 г.
2. Инвестиционното предложение, като подземно линейно съоръжение, ще допринесе за осигуряване на масов обществен превоз на пътници в гр. София, чиято реализация ще осигури свързване на изградените и изграждащи се в момента метроучастъци от I^{ва} метродиаметър на трасето. С разширението ще се постигне бърза, удобна и екологосъобразна транспортна връзка на централните градски части с жилищните квартали "Младост I", "Младост III" и "Младост IV", която ще намали натоварването на градската атмосфера и акустична среда.
3. Ускореното развитие на скоростния извънуличен транспорт – метрото, ще допринесе за трайното разтоварване на наземния транспорт, при което се предполага значителен позитивен екологичен ефект. Изграждането на подземно линейно-транспортно съоръжение е подходящо решение, което се очаква да доведе до оздравяване на градската среда за обитаване, съществено да намали отделянето на вредни емисии и шум от интензивното движение на градския транспорт и леките автомобили.
4. Местоположението на трасето на участъка е съобразен със следното:
 - да преминава през максимално освободени от застрояване зони и да пресича по-малък брой подземни комуникации;
 - позволява лесно конструктивно изпълнение на част от участъка и всички метростанции;
 - не преминава под или в непосредствена близост до съществуващи монолитни и многоетажни сгради.
5. При строителството, преди изкопните работи, се предвижда изместване на инженерно техническите подземни комуникации в обхвата на предвиденото трасе. След завършване на строителните дейности на съответния метроучастък или метростанция, временно изместените съоръжения ще се възстановяват на старото им място.



6. При реализирането на инвестиционното предложение не се предвижда промяна на съществуващата или изграждане на нова пътна инфраструктура. Трасето пресича няколко основни пътни артерии от столичната улична мрежа, като се планира в тези участъци да се изгражда подземно, с укрепване на пътните съоръжения, без да се променя трафикът на движение.
7. Обектът е линеен, с транспортно предназначение и няма производствен характер. Не се предвижда изграждането на складови и заготвителни площадки. При строителството се планира използването на готови строителни конструкции и строителни разтвори, доставени от специализирани фирми до местата за влягане. При експлоатацията на участъка няма да се влягат природни ресурси и суровини. Не се предвижда доставката на експлозивни или други опасни вещества, при които се изискват специални условия на транспорт и съхранение.
8. При строителството на метростанциите и метроучастъците се очаква да се формират минимални количества битови отпадъци, които да се събират в контейнери и да се извозват на столичните депа от фирмите, концесионери по чистотата. На площадките, за санитарните нужди на персонала се планира поставянето на химически тоалетни и контейнери за битови отпадъци.
9. При осъществяването и по време на експлоатацията на инвестиционното предложение се предполага емисионното натоварване и създаване на дискомфорт в околната среда да са в незначителни размери, като същите ще имат изключително локализиран обхват.

II. Местоположение, в това число чувствителност на средата, съществуващото ползване на земята, относителното наличие на подходящи територии, качеството и регенеративната способност на природните ресурси в района:

1. Засегнатите от реализацията на инвестиционното предложение имоти - публична и частна общинска собственост, представляват предимно улична пътна мрежа, инфраструктурни съоръжения и зони за озеленяване и паркинги.
2. Територията, през която ще преминава трасето на метроучастъка, представлява урбанизирана територия, попадаща в застроителния регулационен план на район "Младост". Основният тип земеползване включва поземлени имоти, отредени за: жилищни нужди; обществено обслужване; административни функции; озеленени площи и озеленени връзки между тях; за движение и транспорт; за техническа инфраструктура и други.
3. В обхвата на трасето не попадат земеделски земи, по смисъла на Закона за собствеността и ползването на земеделските земи. След приключването на строителството се предвижда възстановяване на засегнатите територии, съгласно устройствените планове. Промяната в режимите на ползването на земята се свързва с трайна промяна в статута и предназначението на имотите, попадащи над изграденото метротрасе, където няма да се разрешава промишлено или жилищно строителство. Терените ще се отредят за озеленяване или изграждане на открити паркинги.
4. След приключването на строителните работи по метроучастъците се планира провеждане на рекултивационни дейности за възстановяване на засегнатите терени в първоначален вид. Трайна промяна в статута и предназначението на терените се предвижда единствено при изграждането на пешеходните подлези, осигуряващи достъп до вестибюлите на метростанциите.
5. Съгласно становище на Басейнова дирекция за управление на водите Дунавски район с център Плевен (БДУВ ДР) по чл. 155, ал. 1, т. 23 от *Закона за водите* и по смисъла на чл. 4а, ал. 2 от *Наредбата за ОВОС*, инвестиционното предложение:
 - попада в повърхностно водно тяло от поречие Искър с име Искър и код BG1IS135R026;
 - попада в района на разпространение на подземно водно тяло – Порови води в Неоген-Кватернера - Софийска долина, код BG1G00000NQ030;



- попада в района на разпространение на подземно водно тяло – Порови води в Неогена - Софийска котловина с код BG1G000000N033;
- не попада в зони за защита на водите по чл. 119а, ал. 1, т. 5 на Закона за водите.

В заключение на становището си, БДУВ ДР изразява следното:

- Инвестиционното предложение е **допустимо** от гледна точка на постигане на целите на околната среда и мерките за постигане на добро състояние на водите, заложи в ПУРБ на Дунавски район;
- Мерките, заложи в ПУРБ в Дунавски район за постигане и запазване на доброто състояние до 2015 г. на водите, не предвиждат забрани за реализация и експлоатацията на инвестиционни предложения;
- Реализацията на инвестиционното предложение за разширение на метрото в София: участък „ж.к. Младост I – Бизнес парк Младост 4”, няма да окаже негативно въздействие върху водите и водните екосистеми при условие, че не се допуска пряко или непряко замърсяване на повърхностни и подземни води.

III. Способността за асимилация на екосистемата в естествената околна среда:

1. Трасето, предвидено за разширение на метрото в София, участък „ж.к. Младост I – Бизнес парк Младост 4” е извън територията на защитени зони от екологичната мрежа Natura 2000, поради което няма вероятност от пряко или косвено унищожаване/увреждане на природни местообитания, видове и техните местообитания, предмет на опазване в най-близко разположените защитени зони BG0000113 „Витоша”. Последната метростанция в участъка „ж.к. Младост I – Бизнес парк Младост 4”, отстои на 2300 м от границата на двете защитени зони.
2. Няма вероятност строителството и експлоатацията на участък „ж.к. Младост I – Бизнес парк Младост 4” да доведе до косвено унищожаване или увреждане на природни местообитания, видове и техните местообитания или изменения в популациите им, предмет на опазване в близко разположените защитени зони, поради въздействия върху атмосферния въздух и водите като ключови елементи на защитените зони, предвид факта, че цялото трасе в този участък е подземно, не се предвижда промяна или изграждане на нова пътна инфраструктура, не се предвижда формиране на отпадъчни води, които да предизвикат замърсяване на подземни и повърхностни води в района на метротрасето.
3. Няма вероятност реализацията на разширението на метрото в София да доведе до намаляване числеността на птиците, предмет на опазване в защитена зона BG0000113 „Витоша” поради прогонване и безпокойство, предвид обстоятелството, че шумът и вибрациите по време на строителството и експлоатацията на обекта ще са ограничени в границите на метротрасето.
4. Различните по вид и количества генерирани отпадъци от строителството и експлоатацията на обекта ще бъдат събирани и третирани в съответствие с нормативната уредба по управление на отпадъците, което не предполага замърсяване на допълнителни терени в близко разположените защитени зони.

IV. Характеристиките на потенциалните въздействия – териториален обхват, засегнато население, включително трансгранични въздействия, същност, големина, комплексност, вероятност, продължителност, честота и обратимост:

1. На териториите, прилежащи на бъдещото разширение на градското метро от бул. "Андрей Сахаров" (след МС 13) в ж.к. "Младост I" до МС 16 (Бизнес Парк София) в ж.к. „Младост IV”, към настоящия момент не са разкрити и декларирани обекти на недвижимо културно-историческо наследство със статут на паметници на културата, по смисъла на чл. 12 от Закона за паметниците на културата и музеите.
2. Осъществяването на инвестиционното предложение няма да доведе до значителни негативни въздействия върху компонентите на околната среда и очакваните изменения в тази насока по различните критерии - вид, обхват, вероятност на поява, продължителност, честота и обратимост на въздействието, ще бъдат в нормативно допустимите граници.



3. При строителството, въздействието върху чистотата и качеството на атмосферния въздух ще бъде кратковременно и ограничено, и ще зависи от продължителността на дейностите по реализация и тяхната организация.
4. При експлоатацията не се очаква необратимо или продължително въздействие върху почвите в района на метростанциите. Възможните замърсявания с отпадъци или утъпкване на зелени площи имат временен и локален ефект с възможност за самовъзстановяване.
5. Съгласно постъпило становище на Министерство на здравеопазването по чл. 7, ал. 2, т. 2 от *Наредбата за ОВОС*, по отношение на степента на значимост на въздействието и риска за човешкото здраве, няма основание да се очаква възникване на здравен риск в следствие осъществяването на инвестиционното предложение, поради което няма необходимост от извършване на оценка на въздействието върху околната среда за същото, тъй като:
 - според представената документация, възможни неблагоприятни въздействия, свързани със замърсяване на атмосферния въздух и надвишаване на допустимите шумови нива се очакват само по време на строителството, на разстояние до 20-25 м. от строителните площадки и маршрутите на строителната техника. Планира се строително-монтажните работи да се извършват само през светлата част на денонощието, без съществено да се нарушава трафикът по основните пътни артерии в района и при възприемане на мерки за ограничаване на шума и емитирането на прах и изгорели газове, което да минимизира възможността от възникване на здравен риск и евентуално негативно въздействие върху здравето на хората, живеещи в близост до строителните участъци;
 - по време на експлоатацията на новия участък на метрото не се очаква наднормено шумово въздействие в района, тъй като трасето и новите станции ще са разположени изцяло подземно. Предвидено е въздуховземащите (въздухо-изхвърлящите) устройства от метростанциите и по трасето на метрото, които също се явяват източници на шум, да се разполагат в зелени зони, на разстояние минимум 25 м. от жилищни сгради, с оглед недопускане на надвишаване на допустимите шумови нива;
 - според направените прогнозни изчисления за нивото на вибрациите, очакваната ширина на „техническата ивица“ с ниво на вибрации над допустимите норми за сгради категория „Б“ (жилищни сгради) се намира до 5.00 - 6.00 м. от оста на трасето. Според документацията, в тази ивица не попадат съществуващи жилищни сгради. Същата ще се има предвид и при бъдещото планиране с цел недопускане на строителство на такива сгради на по-малки от посочените по-горе отстояния от трасето на метрото;
 - според документацията, в този участък не се очакват вредни последици и засягане на сгради и от категория „А“ (изискващи по-висока степен на защита от вибрации от жилищните сгради);
 - като цяло изграждането на разглеждания участък от метрото ще доведе до частично разтоварване на наземния масов градски транспорт, съпроводено със съкращаване на броя на автобусите и маршрутните линии и редуциране на транспортния поток. В следствие на това се очаква съществено намаление на отделянето на вредните емисии в атмосферния въздух и понижаване на шумовото натоварване, както в района на основни пътни артерии в ж.к. „Младост“, така и в града като цяло.
6. При строителството и експлоатацията на метротрасето не се очаква трансгранично разпространение на въздействията върху околната среда. Избраните методи на строителство и технологията на експлоатация на метрополитена като линейно, подземно транспортно съоръжение изключват възможността за трансфер на замърсители и отрицателно влияние върху прилежащи и околни територии.

V. Обществен интерес към предложението за строителство, дейности или технологии:

Възложителят е уведомил писмено за инвестиционното предложение кмета на Столична община с рег. № 2600-4047/22.06.2012 г. и кмета на Столична община – район „Младост“ с рег. № ЕО-7000-52/22.06.2012 г. С писмо изх. № ЕО-7000-52/29.06.2012 г., кмета на Столична община – район „Младост“ информира възложителя, че обявата за инвестиционното предложение е поставена на 27.06.2012 г. на таблото за обяви в район „Младост“ и на



страницата на кметството в интернет. С писмо изх. № ЕО-7000-52/13.07.2012 г., Столична община – район „Младост“ уведомява възложителя и МОСВ, че във връзка с направеното обявяване на инвестиционното предложение няма постъпили писмени мнения и възражения от граждани.

Към момента на изготвяне на настоящото решение, в МОСВ няма изразени устно или депозиран писмено жалби, възражения и становища срещу реализацията на инвестиционното предложение.

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

Настоящото решение за „Разширение на метро София - от бул. „Андрей Сахаров“ (след МС 13) в ж.к. „Младост I“ до МС 16 („Бизнес парк София“) в ж.к. „Младост IV“ 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. 6 от ЗООС, при промяна на инвестиционното предложение, на възложителя или на някои от обстоятелствата, при които е било издадено настоящето решение, възложителят/новият възложител трябва да уведоми МОСВ своевременно, но не по-късно от 14 дни след настъпване на измененията.

Съгласно разпоредбата на чл. 93, ал. 7 от ЗООС, решение, с което е преценено да не се извършва ОВОС, губи правно действие, ако в срок 5 години от датата на издаването му не е започнало осъществяването на инвестиционното предложение.

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

МИНИСТЪР:

Дата: 18.07.2012

