ANNEX IV

Non technical summary Report on environmental impact assessment and documents concerning the EIA procedure

NON-TECHNICAL SUMMARY

REPORT

On environmental impact assessment

OF NORTH SPEED TANGENT Sofia, Section from km 0⁺⁰⁰⁰ to km 16⁺⁴⁶⁰

EMPLOYER: METRPOLITAN MUNICIPALITY Sofia, May 2010

REPORT

On environmental impact assessment of North Speed Tangent (NST)

Sofia, Section from km 0^{+000} to km 16^{+460}

EMPLOYER

Metropolitan Municipality

Mayor: Yordanka Fandakova 1000 Sofia 33 Moskovska Str. Tel.: +3592 9377582 Fax: +3592 9810247 http://www.sofia.bg/

CONTRACTOR

Troeva Consult EOOD

Manager: Arch. Veselina Troeva BG 131458153

Reg. No 266/29.08.2006 MEW Tel./Fax: +3592 885 3951 E-mail: vtroeva@gmail.com

TEAM

Leaders:

- 1. Prof. Dr. Arch. Veselina Ruseva Troeva landscape, protected areas
- 2. Assoc. Prof. Dr. Eng. Magdelinka Radenkova Yaneva water quality

Experts:

- 3. Senior Research Fellow Dr. Neli Gromkova climate, atmospheric air
- 4. Senior Research Fellow Dr. Snejana Dakova water resources
- 5. Assoc Prof. Dr. Eng. Dobrin Denev earth bowels, geological base
- 6. Eng. Boryana Deneva earth bowels, hydrogeology
- 7. Assoc Prof. Dr. Eng. Margarita Mondeshkova lands and soils
- 8. Assoc Prof. Dr. Eng. Angelina Daskalova lands and soils
- 9. Biologist Eli Kachjunova vegetation
- 10.Senior Research Fellow Dr. Dimitar Dimitrov vegetation
- 11.Prof. Dr. Svetoslav Gerasimov animal world
- 12. Arch. Milena Tasheva Petrova cultural heritage
- 13.Senior Research Fellow Dr. Mishel Izrael risky energy sources physical factors
- 14.Prof. D. Eng. Petar Sotirov earthquake
- 15.Eng. Emiliya Kostakeva waste
- 16.Eng. Antoniya Petrova waste
- 17. Slaveika Gocheva hygienic conditions

Collaborators:

18.Eng. Daniela Romanova – Geographic Information Sytsem

CONTENTS

No	Section	Page
1.	INTRODUCTION	
2.	SHORT ANNOTATION OF THE INVESTMENT PROPOSAL FOR NORTH SPEED TANGENT, SOFIA	
	СІТУ	
-		
3.	DESRRIPTION AND ANALYSIS OF THE	
	ENVIRONMENTAL COMPONENTS AND FACTORS	
	PURSUANT TO ART. 4 AND 5 OF EPA AND OF THE	
	MATERIAL AND CULTURAL HERITAGE, WHICH	
	WILL BE AFFECTED TO A LARGE DEGREE BY	
	THE INVESTMENT PROPOSAL, AS WELL AS THE	
	INTERACTION BETWEEN THEM	
4.	DESRRIPTION, ANALYSIS AND EVALUATION OF	
	THE SUPPOSABLE SIGNIFICANT IMPACTS ON	
	THE ENVIRONMENTAL COMPONENTS AND	
	FACTORS AND ON THE POPULATION,	
	RESULTING FROM THE INVESTMENT PROPOSAL	
	IMPLEMENTATION	
5.	METHODOLOGIES USED BY THE DIFFERENT	
	EXPERTS FOR ANALYSIS AND ASSESSMENT OF	
	THE ENVIRINMENTAL COMPONENTS AND	
	FACTORS WITH QUOTED SOURCES, IN WHICH	
	THEY HAVE BEEN PUBLISHED	
6.	MEASURES. ENVISAGED TO PREVENT.	
	DECREASE AND WHERE POSSIBLE TO	
	DISCONTINUE THE HARMFUL IMPACTS ON THE	
	ENVIRONMENT. MEASURES IMPLEMENATION	
	PLAN.	
7.	CONCLUSION	

1. INTRODUCTION

1.1. GROUNDS FOR PREPARATION OF ENVIRONMENTAL IMPACT ASSESSMENT

Grounds for Environmental Impact Assessment Report (EIAR) of the investment proposal for building North Speed Tangent of Sofia city, from km 0^{+000} to km 16^{+400} are provided by the provisions of the acting legislation in the country – art. 81 par. 1 it. 2 and art. 92 par.1 from the Environmental Protection Act (EPA) (promulgated in the State Gazette (SG) No 91/25.09.2002) and the Regulation on the Terms and Procedure for Performance of Environmental Impact Assessment (promulgated in SG, No 25/18.03.2003). The project is subject to mandatory environmental impact assessment according to Annex No 1 of EPA, it. 22 b "Building of motorways and first category roads".

Additional ground for the preparation of EIAR is the concluded contract between "Troeva Consult" EOOD and the Metropolitan Municipality from 07.12.2009. The assessment is performed, based on the materials from the investment proposal – preliminary design, submitted by the Employer.

WORK METHODOLOGY

In its essence such assessment is expert assessment, based on the knowledge and experience of the team members, the majority of which have passed specialized training and meet the requirements of the active until recently EPA provision for entry in the register of the Ministry of Environment and Water. *The team work, group decision making and the reaching of consensus* on debatable issues related to the environmental impacts during the construction and operation are in the basis of the coordination of the actions and the finalization of the recommendatory measures to mitigate the harmful impacts and for the evaluation of the cumulative impacts during the implementation of the investment proposal.

Additionally, each one of the experts has also specified in the report the specific methods, which he/she has used for the evaluation of the separate components, which require special attention and specific knowledge.

Due to the fact that a part of the team members have also participated in the development of the previous evaluations of the General Development Plan (GDP) of Sofia and the Metropolitan Municipality (2002) and of the Amended General Development Plan (AGDP), approved in 2009, and the prepared analyses have been developed with GIS, the updated information from the layers

is also used in this assessment for additional analyses and assessments, which better illustrate the results.

1.2. INFORMATION SOURCES

The *documentation analysis* method has been used to examine updated documents at district, national, regional and municipal level, the more important of which are the following:

- ◆ European Union documents conventions, directives, protocols, methodological guidelines, etc. related to the different environmental factors and components, as well as materials for evaluation of transport-communicational sites, funded by the European Bank for Reconstruction and Development (EBRD).
- Bulgarian documents general and specialized legislation, related to the protection of the environmental and its separate components, the biodiversity, cultural heritage, health-hygienic conditions, transport and territorial development, as well as strategic documents, prepared at national and municipal level, shaping the framework for the future development of the capital city and the municipality.
- Design documents, related to the investment proposal
- Perspective studies for North Speed Tangent, alternative of the Sofia Ring Road, "Via Plan" EOOD, September 2007 – social-economic assessment of the alternatives of the investment proposal.
- Terms of Reference (TOR) for the content and scope of EIAR of the site North Speed Tangent city of Sofia from km 0⁺⁰⁰⁰ until km 16⁺⁴⁰⁰, with opinion of the Ministry of Environment and Water (MEW), September 2009.
- Parcel plan of North Speed Tangent, GIS Sofia, 16.03.2010.
- ♦ Explanatory note to Preliminary Design for North Speed Tangent from the deviation of motorway Kalotina Sofia with the Sofia Ring road until the junction at Botevgradsko shose Blvd. from km 0⁺⁰⁰⁰ to km 16⁺⁴⁰⁰.

2. SHORT ANNOTATION OF THE INVESTMENT PROPOSAL FOR NORTH SPEED TANGENT, SOFIA CITY

Location

The North Speed Tangent (NST) route in the assessed investment proposal covers the section from the deviation of the motorway Kalotina-Sofia with Sofia Ring Road until the junction at Botevgradsko Shose Blvd. and has a total length if 16,464 km. According to the explanatory note of the preliminary design the beginning of the section is at km 0^{+000} , which is located to the west of Sofia Ring Road at about 1.1 km after the branching to Mramor village, 2 km after the

Report on EIA for North Speed Tangent, city of Sofia from km 0⁺⁰⁰⁰ to km16⁺⁴⁶⁰ NON-TECHNICAL SUMMARY

branching to Lomsko Shose and 3.5 km before the branching to Novi Iskar towards road "II-16 Mezdra-Sofia from km 0^{+000} to km $81^{+790.00}$ ". The end of the section is km $16^{+463.92}$ to the east of Sofia Ring Road at approx. 1.1 km after the new beginning of Hemus Motorway and at the road junction from the clover-leaf-shaped loop road of Sofia Ring Road (SRR) at about 8.5 km before the inclusion of SRR into the beginning of Trakiya Motorway.

The design route passes north from the regulation boundary of Sofia city through agricultural, mainly non-built territories, whose ownership has been restituted pursuant to the Agricultural Land Ownership and Use Act (ALOUA) and crosses the areas Vrabnitza, Serdika, Nadezhda, Novi Oskar, Kremokovtsi, Iskar and Pancharevo (on the territories of Trebich, Iliyantsi, Benkovski, Kubratovo, Orlandovtsi, Malashevtsi and Vrazhdebna), Metropolitan Municipality.

From the detailed description of the route in the Explanatory Note to the preliminary design it becomes clear that it passes through fields, crosses Kakach river, channels, water pipelines and underground sewerage systems, abiding by the underground infrastructure and passing closest to urbanized territories only through industrial terrains in the north part of Iliyantsi and Vrazhdebna quarters, where it passes at 180 m from the last house of the quarter to the south of the cemetery and the construction waste depot.

NST passes through the Sofia Kettle, which is one of the biggest kettles in the region, northwest–southeast oriented and surrounded from the north by the outskirts of Stara Planina and from south and southwest by Viskyar, Lyulin, Vitosha and Lozen mountains. The average altitude is 550 km. The climate is moderate continental with average annual temperatures about 10° C and relatively small river run-off. The territory is rich in mineral springs, but the NST route does not affect important water resources and Sanitary Protection Areas (SPA). It passes far away from protected territories and protected areas Natura 2000, as well as from territories with cultural heritage.

The investment proposal abides by the projections of the AGDP of Sofia city and Sofia Municipality (2009) and is included in the development plans and programs of the district and the municipality from higher hierarchical level.

The importance of the investment proposal is determined by the fact that this section from the North Speed Tangent will remain a part of the Trans-European communication-transport network (Priority axis No 7) – Priority Project 7 – Motorway axis Igoumenitsa/Patra-Athens-Sofia-Budapest. Following the historic route Via Egnatia, thus improving the connections of the country and the capital city with Europe.

Besides a part of the communication-transport system, serving the capital city, the North Speed Tangent will be a re-distributer of the traffic from several transport corridors and a part of the Republican Road Network (RRN). It overlaps with the route of transport corridor X, part of TEM and on Bulgarian territory will be with direction Kalotina-Sofia-Plovdiv-CBCP Kapitan Andreevo.

EIAR contains projection of the traffic intensity and structure by years. The main loading originates from Greece via the CBCP Kulata towards Vidin or Ruse and from the Middle East via Turkey along Maritsa Motorway and Trakia Motorway, from where it is directed towards Kalotina. At present, due to the existing status of SRR, a part of the transit traffic flow passes through Sofia city, which once again proves the need for the building of the new route.

Technical parameters of the route

The North Speed Tangent is designed with 6 active traffic lanes with dividing strip of 3.50 m, 2 emergency stop lanes 2 m wide and banquettes of 1.25 m or total width of the cross section of 32 m. The longitudinal section corresponds to the plane character of the relief and is designed with maximum longitudinal slope 2.84% and minimal longitudinal slope 0.357%.

Within the assessed section, 5 communication-transport junctions are envisioned, servicing the industrial zones and the directions outside Sofia city in north direction, as well as the city center. From these junctions 2 are "clover-leaf-shaped loop", two are "Diamond" type, and one is free solution.

NST also crosses the rivers, passing in this part of the Sofia valley. The route crosses water pipeline, channels, gas pipeline and electricity lines, and during the development of the preliminary design all elements of the existing engineering-technical infrastructure have been taken into consideration.

NST building design envisions replacement of parts of water pipelines and channels at the places where it crosses with them. All bigger facilities are pointed as well, which are built at the crossing with other roads, rivers and facilities of the engineering-technical infrastructure (bridges, overpasses, trestles, etc.) observing the relevant normative requirements and servitudes.

For the implementation of the investment proposal lands will be expropriated for the building of the road, the facilities adhering to it, and the provision of the needed servitudes, which are determined with the special land and property expropriation program during road construction FRZP in the Parcel plan. For a total of 6 affected territories, the areas needed for alienation are 1340.82 dca, whose distribution is shown in a table, included in EIAR.

Main building processes

The main building processes for the creation of the road and the facilities (**during the construction and the operation**) are characterized as:

- Preparatory works and processes;
- Main construction works and processes;
- Finishing works;
- Activities and processes for route maintenance;
- Activities and processes for route repair.

For the implementation of the investment proposal materials will be used, while the most widely used can be systematized in the following manner:

Inert materials – sand for sand cushions during the laying of the plates in the trenches; milled stone for the road base building; milled stone (bituminized and with cement stabilization for the road base building; ballast for filled up and drainage layers.

- Earth masses for fill-up works
- Earth masses and humus for recultivation

Bitumen for: solid asphalt-concrete; binder; split mastic 0/11S for road pavement.

Concrete and concrete elements: concrete, prepared on the site or transported with relevant compression strength, cold resistance and water tightness for culverts, inspection and catch basin pits, monolithic reinforced concrete plates for the bridges; reinforced concrete protection fences for the facilities; prefabricated beams from prestressed reinforced concrete with double "T" cross section for the bridges; reinforced concrete cast-in-situ piles for the foundation of the pillars and the bridge abutments, as well as the other main facilities; compact reinforced concrete for the abutments of all the bridges; concrete curbs and prefabricated concrete elements fro he insulation of the chutes; plates for laying on trenches, sidewalk plates.

Steel for: reinforcement for normal and prestressed concrete; formwork elements balustrades; pig iron for racks and lids; elastic fences.

- *Materials for the laying of lasting marking on the roadway.*
- *HDPE pipes and elements for the implementation of the reconstruction and the replacement of sections from the water pipelines*
- Road signs (standard and non-standard) and supporting structures for them

Additionally, during the construction and operation the natural resource drinking water will be used. During the construction also fuel-lubrication materials and electricity for the construction mechanization will be used.

Alternatives for the route location, the type and number of the facilities and justification for the made selection for the study, having in mind the impact on the environment, including the "zero" alternative.

The NST route location alternatives have been discussed still during the phase of the Preliminary (Feasibility) studies. They have been many times debated during the development of the Amendment of the General Development Plan of Sofia and the Metropolitan Municipality. Two of the possible locations have been discussed during the studies – Sofia Ring Road (SRR-M35 and SRR-G12) and North Speed Tangent (NST-M35).

Three implementation alternatives have been studied and comparative technical and social-economic evaluation has been performed, while the design route of NST-M35 with a total length 15.15 km and the Sofia Ring Road – existing road and motorway type (SRR-G12 and SRR-M35) with a total length 21.10 km have been discussed.

Under the first alternative initial building of NST-M35 with rehabilitation of the existing Sofia Ring Road (SRR-G12) is proposed and a follow-up building of SRR-M35.

Under the second alternative initially SRR-M35 is envisioned with follow-up building of NST-M35.

Under the last third alternative simultaneous building of SRR-M35 and NST-M35 is envisioned.

The comparative analyses and assessments cover the specificities of the traffic flow, its speed, microclimatic conditions, the terrain nature, the width of the roadway of the existing SRR section, the number of the needed facilities. Updated average values for Bulgaria of the costs for fuels, vehicles, hourly rates, run utilization, etc. are used in the economic analysis.

The detailed study gives priority to the alternative for building NST-M35 using the following justification:

- ✓ The route has a total length, which is shorter by about 6 km, which significantly lowers the costs for construction, maintenance and operation, as well as the costs of the time for travel.
- ✓ The building of the new route decreases significantly the risk factor for the investments for the Sofia Ring Road and creates better conditions for investments allocation.
- ✓ This alternative provides an opportunity to develop the city to the north, as well as significantly improves the communication-transport servicing of the metropolitan city and the envisioned remote perspective housing terrains.

- ✓ The availability of two routes of different category SRR and NST ensures redistribution of the transport flows.
- ✓ From view point of the environment the new route passes at a bigger distance from the existing settlements and affects smaller number of population, passing through non-cultivated agricultural lands and poorly operating industrial zones, whose future development will benefit from the building of the motorway.

Namely due to this reason the further design studies of the North Speed Tangent are focused on the alternative for building the route in closer proximity to the regulation boundary of the metropolitan city and not along the existing route of the Sofia Ring Road. This is included in the AGDP of the Metropolitan Municipality, approved in 2009.

The "zero" alternative means a delay of the building of the connection with the Trans-European transport corridor No 10 and violation of a sequence of overtaken responsibilities towards the EU and the neighboring countries. This will block the traffic, which is expected to improve after the building of Lyulin Motorway and the reconstruction of SRR – south tangent, as well as after the pending expansion of the west tangent. If the rehabilitation of SRR – north tangent will be initiated, the traffic will deteriorate and become complicated even more, since this will impose the closure of one road traffic lane. The access from there to certain quarters and zones of the city will be more complicated and longer. Under the zero alternative the existing communication-transport junctions will be loaded with additional traffic, thus increasing the jams and hence – the harmful environmental impacts.

The alternative methods for building the motorway and the facilities on it are discussed in detail during the preliminary design phase and the selection of the better solutions is compliant with the geological and hydro-geological conditions of the environment and the recommendations from the performed studies and submitted reports.

Types of facilities along the route

The types of facilities along the route are road junctions (5 pieces) and other bigger facilities such as overpasses, bridges and trestles (total number 20). Their location along the route is specified in EIAR.

It is envisioned that ell these facilities should be built according to the requirements of the acting country legislation related to the construction of road and bridge facilities, their foundation and for the implementation of the reinforced concrete structures.

3. DESRRIPTION AND ANALYSIS OF THE ENVIRONMENTAL COMPONENTS AND FACTORS PURSUANT TO ART. 4 AND 5 OF EPA AND OF THE MATERIAL AND CULTURAL HERITAGE, WHICH WILL BE AFFECTED TO A LARGE DEGREE BY THE INVESTMENT PROPOSAL, AS WELL AS THE INTERACTION BETWEEN THEM

3.1. MAIN ENVIRONMENTAL COMPONENTS

3.1.1. Climate

The physical-geographic characteristics of the Sofia Kettle and the main climate formation factors (solar radiation, atmospheric circulation and base layer type, characterized by the relief form and by its exposure with regard to the world directions, altitude, etc.) are sequentially discussed sequentially, as well as the climatic characteristics of the region (solar radiation, air temperature, temperature inversions, fogs, precipitation, wind and meteorological events such as fog, snowfall and thunderstorms), micro-climatic regionalization of Sofia and the Sofia valley - in the Central city part and in the periphery and the foot of the mountains.

NST area has intermediate position between the open Sofia valley and the strongly urbanized central city part. During the warm part of the year and the 24-hour period the impact of the city complex is expressed in the following: the polluted atmosphere in the city lowers the aggregate radiation and effective emission. As a result from the warming effect of the city complex during the day and especially during the night the so called "island of heat" above Sofia is created. The availability of this island is confirmed by the minimal air temperatures distribution and it usually covers 3-5 times the average height of the buildings.

According to the microclimatic regionalization of Sofia the NST area falls into the low part (average elevation above the sea level 520 - 550 m) of the peripheral city zone, which is characterized by a slightly milder winter, compared with this in the open non-constructed part – the temperatures are by one to two degrees. Here is the industrial part of the city, due to which the fogs and the temperature inversions are frequent phenomenon, and the pollution is bigger. The region is also difficult to ventilate, as well as the city center. Here lower wind speeds are observed, as well as the quiet time period is significant – 35-50%. Often shroud of dust and smoke is created and the visibility goes down to 1000 - 2000 m. The west and north-west winds are prevailing. During the recent years the building processes are very intensive in this part – mainly housing dwellings and the built area decreases the fresh air inflow from the mountain. This imposes the envisioning of specific measures for limiting the pollution with particulate matter during the construction.

3.1.2 Atmospheric air

In this part of the EIAR a detailed analysis has been carried out and the conclusions related to the problems deriving from the impact of the anthropogenic activity on the atmospheric air have been systematized. The sources of harmful air emissions have been identified. They are mainly from:

Fuel and production processes

For the areas within the scope of the Metropolitan municipality, through which the new motorway route passes : Novi Iskar, Vrabnitsa, Nadezhda, Serdika, Kremikovtsi (without the emissions from the metallurgical plant Kremikovtsi) and Iskar these are mainly emissions from sulphur and nitrogen oxides and total suspended particulate matter (TSP). The emission levels of sulphur and nitrogen oxides in Nadezhda quarter are due to the asphalt bases and the production of packing glass respectively. The nitrogen oxide emissions are due to the combustion of natural gas at the Thermal Power Plants (TPP) in all of the discussed quarters with the exception of Vrabnitsa.

The particulate matter emissions are due to the production of asphalt mixtures, baking of packing glass and the enterprises for recycling of metal SRRap in Iskar quarter.

The levels of greenhouse gases carbon dioxide, methane and dinitrogen oxide are shown in the figure below. The equivalent quantity of tons of carbon dioxide is determined for each quarter. It is the highest for Vrabnitsa quarter whose TPP does not use natural gas.

Fig. 1 Emissions of greenhouse gases for the quarters, through which NST passes (2007)

Automobile transport

In order to assess the emissions of exhausted gases, emitted by the engines of the motor vehicles, the structure of the automobile traffic is discussed. It consists of 2 components – traffic of the motor vehicles registered in Sofia and traffic of the vehicles along the north entrance-exit motorways, which in the end of the day form the total traffic intensity through the central parts of the city. It is shown that the most loaded direction is Botevgradsko shose (Hemus Motorway), whose transit traffic for the southwest and northwest directions passes through

the central city motorways of Sofia providing additional loading of the traffic along them.

Fig. 2 Average hourly intensity of the north entrance-exit motorways of Sofia for 2007

Novi Iskar – Mezdra Sofia – Petrohan Sofia – G. Malina Sofia – Dragoman Hemus Motorway

Light trucks Buses Heavy trucks with trailer Heavy trucks Light automobiles

According to data ffor 2007 - 2008 the registered automobiles in Sofia are 526 990 (including the number of the motorcycles and mopeds). Pursuant to these data in the central city parts 77.8% of the traffic is due to light automobiles, while along the entrance-exit motorways this share is 55.6%. The share of the heavy trucks in the city is 19.3%, while along the entrance-exit arteries it is 27.5%.

Fig. 3 Annual emissions from the transport in the capital and from the north incoming motorways

The total quantity of the greenhouse gases, expressed in tCo2-eq. for the capital from the total number of registered automobiles is 143 376.8 tons, and from commuting automobiles -21 863.2 tons.

The quality of the atmospheric air in the NST route area is evaluated on the basis of available data from the monitoring points of the national Automated System for Ecological Monitoring (NASEM). At these monitoring points there is a control on the concentrations of:

• Main pollutants: common dust, fine particulate matter (FPM10), sulphur dioxide, nitrogen dioxide, ozone, benzene, lead and cadmium;

• Specific pollutants: phenol, ammonia, aerosols of sulphuric acid, chlorine, hydrogen chloride, toluene, xylene, styrene, carbon sulphide, hydrogen sulphide, methane and non-methane hydrocarbons.

• The air quality index is determined with regard to how many times the norms for the day, the 24-hour period, or for the year have been exceeded by the

separate pollutants. In order to better visualize the information, its values are divided by ranges with a relevant color code.

Range Color code Air quality Very good Good Satisfactory Unsatisfactory Bad 1 Bad 2 Very bad 1 Very bad 2 Extremely bad 2

QAA codes

According to this table it may be summarized that the air quality for the Metropolitan Municipality can be assessed as

1. Very bad with regard to fine particulate matter $[FPM_{10}]$ – average index 9.26 for the year

The increased concentrations in the atmospheric air are the result from:

- 1. For fine particulate matter the road network surface is not maintained clean during the dry days;
- 2. For the ozone the loaded junctions during the summer sunny days;
- 3. For hydrogen sulphide and phenol the production activities near these points

3.1.3 Waters – surface, underground, drinking and waste

<u>Characteristics of the surface waters and proposals for building facilities</u> <u>upon their crossing by the motorway</u>

The NST route crosses perpendicularly Kakach River at km $2+^{240}$, and after Lazar Mihailov Blvd. the motorway directs itself towards the crossing of the rivers Vladaiska, Perlovska and the covered canal obliquely at about 700 m and 1200 m south below Kubratovo Treatment Station and at km 13^{+000} it crosses Iskar river.

Report on EIA for North Speed Tangent, city of Sofia from km 0⁺⁰⁰⁰ to km16⁺⁴⁶⁰ NON-TECHNICAL SUMMARY

In EIAR all above mentioned rivers are discussed in detail and their hydrographic characteristics are provided. The developments that are related to the environmental water component are specified and used for the analysis of the existing situation.

The solutions, regarding the crossing of the separate rivers from view point of the protection of the motorway in case of flooding by high waters, are analyzed in detail. According to the existing normative base for hydraulic dimensioning of bridges and culverts of motorways assumptions for maximum water quantities are made with repeatability once per100 years – i.e. 1% security. The lower edge of the reinforced concrete upper structure should be located at a height not smaller than 0.5 m above the edge of the highest wave/highest water level (HWL).

NST crosses Kakach River at 27 km from its beginning, where the maximum water quantity with 1% security is $q_{1\%} = 149.28 \text{ m}^3/\text{s}$ and the maximum depth of the river bed at high water levels is 3.24 m. In the part "alignment solution" for river bridging from the explanatory note, the minimum heights above the existing terrains are only at Kakach River, where the alignment fully complies with high river water elevations. Single bridge gap 27.4 m is envisioned.

The motorway route at km 5^{+300} crosses Vladaiska (Gradska) River within the section after its merging with Suhodolska River. NST is envisioned to bridge Vladaiska River in its plain part below its merging with Suhodolska River, at 32.6 km from the beginning of the river. The determined maximum water quantity with 1% security rate $q_{1\%} = 149.28$ m³/s is assumed foer dimensioning water quantity. The maximum depth of the water bed is at high water level is 3.18 m. The alignment is fully compliant with high river water elevations, as well as with the available infrastructure, specified in the part "alignment solution" of the Explanatory Note of the preliminary design. The alignment of Vladaiska River is raised much higher than necessary, due to the availability of two inlet collectors No 1 and No 2, located parallel to the river. According to letter of Sofiiska Voda AD for their bridging it is necessary to provide minimum 3 m span, and in this case the alignment will be at above 8 m from the existing terrain. The river bridging is envisioned to be accomplished with 3 abutments, and two of them fall within the river bed.

The third river, which needs to be bridged at km 7^{+626} , is *Perlovska River*. The river length from Perloska River run-off until the cross-section at the bridging is 25.6 km. River runoff is not monitored regularly. Therefore, the "lack of data from hydrological series" case has been used in the hydrological computations. The determined maximum water quantity with 1% security rate $q_{1\%} = 169.75$ m³/s is the assumed dimensioning water

Report on EIA for North Speed Tangent, city of Sofia from km 0⁺⁰⁰⁰ to km16⁺⁴⁶⁰ NON-TECHNICAL SUMMARY

quantity. The maximum depth of the river bed in case of high waters is 2.82 m. According to preliminary calculations the clear distance of the bridge is 23.26 m, with 3 abutments, on of which falls into the river flow. Same as with Vladaiska River, so with Perlovska River, the alignment is raised above the needed due to the availability of the two inlet connectors No 1 and No 2, located parallel to the rivers. For their bridging a clear distance of min 3 m is needed (letter of Sofiiska Voda AD). The alignment in these sections is above 8 m from the existing terrain.

At km 13^{+000} the motorway crosses *Iskar Rive*r. Peculiarity of the bridge above Iskar River is that it bridges in its eastern part the existing road to the base of Balkanstroi and for the existing construction waste depot in Vrazhdebna quarter. Immediately adhering to it is the existing water intake at km 12^{+800} . Gradually it will be filled up, while the water from it will be pushed towards the river. Passing above Iskar river the alignment has been raised by about 7 m above the existing road with the objective to bridge the road, located close to the river and servicing the construction waste depot of Sofia city.

Characteristics of the surface water qualities

According to the River Basins Management Plan and to the developed risk assessment of the surface water bodies on the territory of Basin Directorate Danube Region with center city of Pleven, there are ten bodies in poor ecological status, located in the middle and lower flow of Iskar River from Sofia city until the merging of Iskar into the Danube River. According to this plan water bodies at risk are these for which it is clear without a need for further characterization or additional monitoring data that they will not achieve the ecological objectives in the Water Framework Directive. The motorway route passes fully along water bodies at risk - the rivers which are crossed by the route. This is also confirmed by the data from the water monitoring (hydro-biological and physical-chemical), provided by the Executive Environment Agency (EEA).

There are no monitoring points on Vladaiska, Perlovska and Kakach rivers, but the status of Iskar river qualities is indicative enough to unable us to say that these rivers are in deteriorated ecological and environmental state. It has been proved once again that the rivers, which are crossed by the North Speed Tangent, are polluted as a result of anthropogenic activity and are at risk. These data can serve as such proof, showing background pollution of the mentioned rivers. The reason for this quality of the water bodies (rivers), crossed by the motorway route is their pollution with waste and direct discharge of non-treated household-fecal and industrial waste waters into them.

The household-fecal waste waters on the territory of Bankya city and the neighborhoods Philipovtsi, Rapublika and Obelya; as well as the waters from the sewerage systems of Iliyantsi neighbourhood, Himsnab, Petrol base, RMZ, the warehouse of Sofarma AD, Elprom Trafo and Elprom-ZEM are directly discharged in Kakakch river. The crossing of Kakach River before the estuary is a *local hot point*.

Many direct discharges are established in Vladaiska River due to the noncompleted collector network in Vitosha region, Ovcha Kupel region and Vladaya village; as well as discharge of treated waste waters from Sofia Locomotive Depot. Additionally, its river bed is not cleaned and the needed flow capacity is not maintained, there are depositions, bushes, willows and even poplars have grown. At some places, the vegetation has taken one third up to one half of the bed width; part of the river flow has been turned into a landfill.

The household waste waters from Dragalevtsi and Boyana from Dragalevtsi and Boyana neighborhoods are discharged in Perlovska River through its tributaries Denovicjhka and Boyanska rivers; as well as waste waters through a drainage channel, resulting from collector system overloading in the region of Levski Sports Complex.

Iskar River within the scope if the investment proposal is polluted mainly from the discharging of waste waters of Novi Iskar city into the nearby rivers. Blato River is one of the most polluted Iskar river tributaries within the discussed territory.

<u>Characteristics of the underground water bodies, which may be affected</u> by the operation of the North Speed Tangent

The activities for the building and operation of the North Speed Tangent can affect the underground waters, accumulated in the upper water-bearing horizons in the north part of Sofia valley in the direction of the design route of the motorway. Exposed to a biggest risk from intervention during the implementation of the investment proposal are the underground waters from the shallow lying water-bearing horizons in the alluvial terraces of the rivers passing through the discussed region.

Underground water body (UWB) with code BG1G00000NQ030 – Pore waters in the Neogene-Quaternary – Sofia valley and UWB with code

BG1G00000N033 – Pore waters in the Neogene – Sofia Kettle are separated in water-bearing formations, which everywhere build the north part of the Sofia Kettle, through which the design route of the North Speed Tangent passes.

The underground waters are fresh, cold, most frequently hydrocarbonatecalcium-magnesium, with relatively low hardness. They are used for drinking-household and industrial water supply on the territory of the capital as well as on the territory of the villages within Sofia municipality.

<u>Short characteristics of the shallow underground waters along the route</u> <u>of North Speed Tangent</u>

The results from the conducted preliminary engineering-geological studies for design purposes – Preliminary design phase of the North Speed Tangent show that the shallow underground waters along the design route line are located at a different depth from the earth surface, which is changing from about 2 m from the terrain in its eastern part to 8 m from the terrain in its western part. The studies have been carried within a period (the months of August and September), when the infiltration feeding is in the range from 0.5 to 1.5 m. During the periods with bigger value of the fallen precipitation swamping can be expected in the sections with shallower underground waters.

Sanitary-protection zones

In connection with the protection of the drinking waters against pollution upon availability of sanitary-hygienic zones around sources for drinkinghousehold water supply in the implementation region of the investment proposal, information from Sofiiska Voda AD and from MEW. Basin Directorate Danube Region with centre Pleven city.

Written answer has been received from MEW Basin Directorate Danube Region with center Pleven city that in the scope of the investment proposal there are *no created Sanitary Protection Zones (SPZ) and that no procedures are under way for the introduction of such SPZ according to Regulation No 3* from 16.10.2000 on the terms and procedure for study, design, approval and operation of the sanitary protection areas around the water sources, the facilities for drinking-household water supply, and around the mineral water sources, used for treatment, prophylactic, drinking and hygienic needs (promulgated SG, No 88, 27.10.2000).

Therefore, the issue related to the limiting conditions within these areas according to Regulation No 3 is not treated in EIAR and the permissibility of the envisioned construction in the sanitary-protection areas is not discussed.

It has also been pointed out that the nearest to the site perspective mineral water sources are located in the territories of Svetovrachene village and Chepintsi village from Novi Oskar quarter.

Qualities of the underground waters

According to the published assessment of the chemical status of the underground water bodies as of 01.01.2009 underground water body (UWB) with code BG1G00000NQ030 – Pore waters in the Neogene-Quaternary – Sofia valley is in good chemical state, while the status of the UWB with code BG1G0000N033 – Pore waters in the Neogene – Sofia Kettle is defined as poor. The deviations are with regard to the indicator Mn. The presence of increased concentrations of Mn and Fe in the underground waters is due to the pollutions from the economic activity of the industrial enterprises in the region of Sofia city, as well as to natural hydro-chemical processes which take place between the underground waters and the water accommodating geological varieties.

During the preliminary studies, carried out by the Employer for the investment proposal drill holes have been made and the quality of the underground waters have been studied in relation with their degree of corrosiveness with regard to concrete according to BDS 9075 and degree of corrosion activity with regard to underground metal facilities according to BDS 115704/83.

It has been established that he waters are non-corrosive or slightly corrosive with regard to concrete and has low level of corrosion activity with regard to underground metal facilities.

Drinking waters – water consumption and water use

In the investment proposal for the North Speed Tangent no water use during the operation is envisioned. During the construction water for the workers will be supplied with containers or tank-trucks. The investment proposal envisions the upper parts of the bridge structures to be made from prefabricated elements, so that no water will be needed for technological purposes. The pillars and the abutments will be founded with the help of reinforced concrete cast-in-situ piles.

EIAR contains specification of the commissioned water pipelines, providing services to the adhering villages and falling within the scope of the design

route of NST, such as these for which replacement or reconstruction is envisioned.

Sanitary-protection zones

In connection with the protection of the drinking waters against pollution upon availability of sanitary-hygienic zones around sources for drinkinghousehold water supply in the implementation region of the investment proposal, information from Sofiiska Voda AD and from MEW. Basin Directorate Danube Region with centre Pleven city.

A written answer has been received from Sofiiska Voda AD that in the route area of the investment proposal there are no water sources, respectively sanitary-protection zones, which the company should maintain and operate.

A written answer has been received from MEW Basin Directorate Danube Region with center Pleven city that in the scope of the investment proposal there are no created Sanitary Protection Zones (SPZ) and that no procedures are under way for the introduction of such SPZ according to Regulation No 3 from 16.10.2000 on the terms and procedure for study, design, approval and operation of the sanitary protection areas around the water sources, the facilities for drinking-household water supply, and around the mineral water sources, used for treatment, prophylactic, drinking and hygienic needs (promulgated SG, No 88, 27.10.2000).

Due to that EIAR does not treat the issue about the restrictive conditions in these zones according to Regulation No 3 and does not discuss the permissibility of the envisioned construction in sanitary-protection zones.

Waste waters

Put into operation and future designed and coordinated sewerage systems fall within the scope of NST route design.

The investment proposal envisions the drainage of the road body to be accomplished with the help of different culverts and bridges. *Drainage plan*, which is in a process of development, will be presented.

3.1.4. Earth bowels – geological base

One of the main components of the environment, which is expected to be impacted by the construction of the North Speed Tangent (NST), is the geological base. The majority of the discussed NST route terrains are located outside the densely populated zones of Sofia city. The existing anthropogenic impact on the geological; base is more strongly expressed in the regions of the outermost north and northeastern quarters of Sofia (Iliyantsi, Benkovski, Vrazhdebna) and their accompanying economic zones. The remaining, significant from size point of view NST sections pass through territories, which until now are insignificantly affected by human activity. Therefore, EIAR contains general geological characteristics of the north zone of Sofia Kettle, where the new road section will pass.

Consecutively, a geomorphologic characteristic has been performed, the geological structure has been discussed and tectonic characteristics if the Sofia Kettle and the zone through which NST passes has been accomplished. There are rocks from different geological formations and ages. The rock base is not expected to be developed during the construction and operation of the new NST.

The formation of the Sofia Kettle is considered to be a result from sinking and formation of a series of faults along the periphery with southeastsouthwest direction. There is another system of faults, which is perpendicular to the first. The formation of river valleys in the Sofia Kettle (including the rivers, crossing the route), the seismicity (having significant importance for the design and building of NST), as well as the design scope mineral waters is connected with these two fault systems. A general trend in the region of Sofia Kettle is the raising of the surrounding mountains and the sinking of the kettle itself.

In the region of Sofia and the neighborhoods a series of physical-geological phenomena and processes such as erosion, swamping, suffusion, landslides, volumetric inconsistency of soils, increased seismic activity. These can represent danger during the construction and operation of different facilities, including NST.

The *erosion processes* are related to the activity of the surface flowing waters. The closest to the new route of NST zones, which are affected by strong area erosion, are the regions to the north from the New Iskar – Kremikovtsi neighborhood line. Considering the relatively quiet and plain section, through which the new motorway will pass, there are no expectations for area erosion process development.

Report on EIA for North Speed Tangent, city of Sofia from km 0⁺⁰⁰⁰ to km16⁺⁴⁶⁰ NON-TECHNICAL SUMMARY

Another main erosion type is related to the rivers' activity. The process is expressed in digging out and taking away of materials from their bottom or their banks. In the discussed region, accounting for the multiple rivers crossing the route, certain difficulties may be expected to occur, which are related to unfavorable river bed processes.

Another main type of unfavorable phenomenon, typical for Sofia region and more especially for the discussed section, is the swamping of ground sections of the earth surface. Considering the high levels of the underground waters in the section of NST construction, there may be expectations for formation of local marshlands. It is also possible the new road route to pass through old swampy zones (e.g. in the region of Iliyantsi). In such cases it is necessary the weak organic soil, located in the upper parts (up to about 3 to 5 m) to be removed from the new construction site.

For the region of Sofia the landslides are small, with superficially located sliding surface. The closest to the section shallow landslide is established to the south of Novi Iskar city. Considering the building for the needs of the road route multiple embankments and ditches, it is necessary their slopes to be shaped in such a way as to durably eliminate the probability for the occurrence of landslide processes. This refers to the slopes of the batters and to the construction of drainage and "water protection" facilities.

The seismic activity within the framework of the Sofia valley is one of the highest in Bulgaria. According to the seismic regionalization of the country, Sofia falls within a zone with IX degree of seismicity pursuant to the MCK scale. The seismicity coefficient of he region is K=0.27, and the soils from the base belong to group "C" (Regulation No 2/23.07.2007 for building design of buildings and facilities in seismic regions).

3.1.5. Mineral diversity – ores and minerals

On the territory of the Metropolitan Municipality there are deposits of several types of mineral resources – ferrous and non-ferrous metals, coals and inert materials. Several small deposits of semi precious stones (amethyst, tourmaline), located on the slopes of Vitosha mountain, have been established. Most of these deposits are not commercially important and are not developed.

Only several quarries for inert materials, located along Iskar River valley bear relation to the discussed area, where NST will be built. Several serious ecological problems are connected with the development of inert materials. They are expressed mainly in the violation of large area terrains, drying of agricultural lands, as well as pollution of the underground waters and the atmosphere. Although there is no expectation that the building and operation of the new road speed section will influence or will complicate the negative impacts of the existing ballast quarries, EIAR contains a brief characteristic of the main ones of them. The following inert material fields – **ballast quarries** are located in the NST area:

- <u>Ballast quarry "Vrazhdebna"</u>
- Ballast quarry "Vrazhdebna 1" and "Vrazhdebna 2"
- Ballast quarry "Pet Mogili"

The problems, which accompany the exploitation of the inert material deposits are related most of all to the destruction of significant areas, while most affected are the agricultural lands and the forestry fund. In its main part the environmental damaging is due to the direct destruction of the earth surface resulting from the retrieval of the minerals and ores. Another not small part of the earth surface gets damaged during the building of the processing installations and the mechanization access to them.

3.1.6. Lands and soils

<u>Summarized characteristics of the soils on the building territory for the</u> <u>North Speed Tangent</u>

Soil types

The NST route passes mainly through two types of leached vertisols, nonerroded, heavy loamy soils and light binding and water deposited meadow soils, medium and heavy loamy. The transition between the two soil types is smooth and is located in the region of Benkovski quarter around km $5+^{400}$.

With regard to their potential fertility the leached vertisols, located along the NST route are referred to 3 and 4 bonitet category (good lands) under non-irrigated conditions.

Within a short section -200 - 300 m (around km 9^{+400}) the NST route passes through alluvial meadow soils, swampy, heavy, medium and light loamy, on the right terrace of Perlovska River (Kriva Bara neighborhood). Their bonitet category is sixth.

Anthropogenic soils are established within the section of passing of NST route through the industrial zone of Iliyantsi quarter. The existing leached vertisols are with damaged profile, heavily polluted with construction and household waste, stones, etc. The vegetation on them is grassy, almost suffocated by high weed vegetation.

Way of long-term land use

Within the scope of the pending for implementation investment proposal fall agricultural lands from 3rd to 6th bonitet category. According to presented in the EIA Report Balance of the territory of agricultural lands, falling within scope with dimension 40 m, the agricultural lands which have inherent long-term use (pastures, meadows and fields, incl. canals and bushes) represent 78.1% of the total territory. The remaining part of the lands is used for non-agricultural purposes (sport terrains, roads water areas, embankments, industrial territories and production terrains) or are lands with non-identified way of long-term use.

The agricultural lands are used mainly for pastures, meadows, grasslands and fields. The biggest share from the total area belongs to the cultivated lands (60.5%), most probably managed by leaseholders. These lands refer to 3^{rd} and 4^{th} bonitet category. The soil status in these arable lands is satisfactory. On the territory of Orlandovtsi quarter there are bigger arable land massifs, mainly used for grain crops.

Among the field area there are deserted uncultivated lands and abandoned perennial plantations, embankments -3.2%. During some of the years the percentage of the uncultivated lands may increase.

The area of the affected channels is 10 dca (1.5%). Mainly irrigation and less drainage channels fall within this area. The affected irrigation channels are located mainly on the territory of Vrazhdebna.

Existing soil degradation processes

The processes, which damage the soils, are erosion, acidification, salification, compaction, soil organic matter reduction, pollution, sealing and landslides. The soils along the motorway route are not endangered by the development of the erosion processes, salification, acidification and landslides.

In the arable lands the acidification may be caused by fertilization with big doses of fertilizers with acid aftereffect, the main ones of which are the nitrogen fertilizers. No reduction of the soil content in the cultivated lands is observed, while for the pastures and the meadows such process can not take place.

It is possible that the degradation processes can result in *secondary compaction* only upon the existence of prerequisites – namely cultivating operations or maneuvering carried out by heavy machinery on the soil, when

it is in a plastic state. This process can be avoided, if the soil is mechanically loaded by heavy machinery only when it is sufficiently dried with humidity below the lower plasticity limit (drainage limit Wp).

There are no data for the spreading of the pollution with heavy metals and arsenium from the MP Kremikovtsi on the terrains, through which the NST route passes on Vrazhdebna quarter territory. Regarding the plant location, the dangerous pollution is established mainly on the territory of Buhovo quarter (in direction opposite to Vrazhdebna quarter).

<u>Perspectives for the soil status during the next 10 years without the</u> <u>implementation of the investment proposal</u>

There are no natural prerequisite, which can change the composition, features, fertility and the bonitet category of the soils under the zero project alternative. Anthropogenic factors (pollution from embankments of earth and construction masses, other type of pollution) could influence the change in the bonitet category in negative direction. The bonitet category can be improved in case of building of irrigation system in these territories. As of now, there is an extremely low probability for implementation of this perspective due to the lack of built water intake facilities and hydromelioration infrastructure in the areal of the leached vertisols.

There is a probability for a change in the long-term use of the agricultural lands, but under this manner of management and under the other naturalclimatic conditions, as well as under the economic situation, this probability is not high.

3.1.7. Landscape

<u>Spatial landscape structure</u>

According to the landscape classification in Bulgaria the studied territory, through which the North Speed Tangent route passes, falls within the Stara Planina landscape region. The design route of NST from km 0^{+000} to km 16^{+460} falls within the group of the landscapes from kettle bottom type, or the so called Sofia valley.

In the structure of the kettle landscapes several water areas participate, which have occurred as a result from the retrieval of ballast from the flooded terraces of Iskar, Stari Iskar, Blato and Lesnovska rivers. With regard to aesthetics and ecology the landscapes of the kettle bottom are diversified by the river flows of Iskar, Blato, Lesnovska, Kakach, Vladaiska, Perlovska etc. rivers.

The outlook of these kettle landscapes is also diversified by the meadows and the pastures, occupying the riverside terraces, located above the level of flooding. They have prevalently economic designation – grazing and hay making. Some territories can be also used for recreation (along Iskar river banks).

A big part of the territory of the kettle landscapes is occupied by agricultural lands - crop-rotation, perennial plants, grasslands and pastures. Some sections look like deserted lands (mainly the perennial plantations).

The landscapes of the kettle bottom – the Sofia valley are changed to the highest degree as a result of the varied and long-lasting human activity. Near the route, besides the natural (prevalently riverside) and the agricultural landscapes, production, urbanized and development landscapes are observed.

Along the whole route length the different urbanized landscapes are on the background of the natural framework of mountain landscapes from the north and of the metropolitan city silhouette from the south, shaping the background of urbanized landscapes. The relief is plain with slight slopes, split by the rivers, crossed by the NST route. The grassy vegetation is prevalent, the bushy vegetation is located mainly along the boundaries of real estates and working or field roads, while along the river the latter is combined with wood vegetation, which is described in more detail in the section on vegetation. The agricultural landscapes have the biggest percentage share, followed by the industrial ones.

Evaluation of the landscapes, importance and sensitivity, visual <u>connections, accents in the landscape.</u>

In essence the above described landscapes are anthropogenic, significantly changed by the human activity and with different degree of degradation. As of now their status is so violated, that the building of the North Speed Tangent will only help to improve the outlook with the modern facilities, which has to be built and with the envisioned under the project recultivation initiatives after the completion of the construction works.

There are no protected territories and areas within the route scope, the zones under Natura 2000 are located at a significant distance, and the on-site audits and studies show that there are no sensitive sections and landscapes in this part of the Sofia valley. Due to the monotonous nature of the relief and the altitude at which the route of the North Speed Tangent will be located, during a passing through this territory there are no essential visual connections with the neighboring territories. As has been mentioned above the spatial framework of this territory is shaped by Stara Planina on the north and by the silhouette of the metropolitan city on the south. This visual connectivity is violated most strongly at the places, where the route passes through the industrial zone in Iliyantsi quarter.

3.1.8. Cultural-historical heritage

This evaluation is developed based on the available literature data, information analysis with regard to the cultural heritage on the territory of the metropolitan Municipality, MP "Old Sofia". The information has been collected and summarized, carrying out documentary analysis and on-site studies. Materials from previous developments, related to the structural and tourist planning of the municipality are used.

On the territory, subject of this EIAR no data have been discovered about the availability of cultural monuments.

Regardless of this, in EIAR analysis has been made, which exceeds the boundaries of the concrete investment proposal and discusses the system of cultural heritage and its functions in two aspects: stimulating the territorial development and regulating (mainly limiting) the territorial development. For the purposes of this section EIAR have identified two zones outside the territory, which the North Speed Tangent route falls within – zone of interaction and zone of influence on the cultural heritage (CH).

The interaction zone covers the territories, neighboring the North Speed Tangent and these, falling within the one-kilometer isochron along its length. The monuments of culture and the cultural valuables are located on he territories of Iliyantsi, Benkovski, Orlandovtsi, malashevtsi, Vrazhdebna and Levski quarters.

The zone of influence also covers the territories on bith sides of the Ring Road and the outskirts of the south slopes of Stara Planina. It includes the territories of the settlement structures, located on bith sides of the Ring Road: Voluyak village, Mramor village, Jiten village, Balsha village, Mirivyane village, Dobroslavtsi village, Katina village, Novi Iskar city, Podgumer village, Svetovrachene village, Kubrativo village, Ngovan village, Voinegovtsi village, Lokorsko village, Chepintsi village and Dolni Bogrov

Report on EIA for North Speed Tangent, city of Sofia from km 0⁺⁰⁰⁰ to km16⁺⁴⁶⁰ NON-TECHNICAL SUMMARY

village. The cultural monuments on the territories of Trebich village and Ilientsi, Benkovski, Orlandovtsi, Malashevtsi and Vrazhdebna quarters, located outside the described one-kilometer isochron are included in this zone.

EIAR contains characteristics for the status and the cultural heritage (cultural corridors, national and local cultural routes, overlapping with/crossing the future route), cultural landscapes, cultural valuables, as well as development of the cultural-historic heritage (CHH) without the implementation of the North Speed Tangent of Sofia.

3.2. BIOLOGICAL DIVERSITY

The components, which are leading for the biological diversity – flora and fauna are discussed in this part of EIAR. There is no analysis of the protected natural zones due to the fact that no protected areas according to the Protected Territories and Protected Areas Act and the Biological Diversity Act fall within the territory of the North Speed Tangent.

3.2.1. Vegetation

The whole territory, envisioned for the route, borders on the urbanized and the industrial zones of Sofia. In the investment proposal the main route of the North Speed Tangent (NST) is divided into 5 sections, due to which the vegetation is subsequently discussed in each of them. The territory is covered with secondary grassy vegetation.

In the neighborhood of the described territories there is a Cemetery and ballast quarries with the same grassy vegetation.

On the territory, envisioned for North Speed Tangent no populations of rare and protected animal species have been observed.

The route does not fall within the boundaries of protected zones under NATURA 2000 and protected territories. The nearest protected territory is PN "Blatata" at G. Bogrov village and it is located 2 km from them.

3.2.2. Animal world

EIAR contains a brief characteristic of the animal world by sections of the route with marling of the availability or absence of protected species, and this characteristic is bound with the data on the terrain and the vegetation. As a whole, it may be assumed that in west-east direction to the south of the route

Report on EIA for North Speed Tangent, city of Sofia from km 0⁺⁰⁰⁰ to km16⁺⁴⁶⁰ NON-TECHNICAL SUMMARY

urbanized zones are prevalent, while to the north – agrocenoses, meadows and deserted agricultural lands. Total evaluation of the faunistic composition and the animal co-habitats for the separate conditionally segmented 5 sections of NST are presented.

The NST route can not be assumed as limiting factor of bio-corridor processes in the region. Even less this refers to rare and protected species, which are missing to the south of the route. Despite that there is a need for relevant facilities for appropriate passages where the route crosses the river beds and where there is natural lowering of the relief. This is from significant importance for the hydrobionts – planktone, bentos and fish (mostly chub (Leuciscus cephalus), gudgeon and mountain barbell (Barbus meridionalis petenyl), as well as for the domestic animals and the people.

Within the scope of the North Speed Tangent there are no rare ant protected animal species, endangered species, included in the Red Book of Bulgaria, as well as protected by virtue of the Birds' Directive 709/409/EEC or the Directive for the protection of the natural habitats of the wild flora and fauna 92/43/EEC. The nearest protected zone under Natura 2000 is located at about 2 km from this newly designed motorway.

3.2.3. Protected territories and areas

Within the scope of North Speed Tangent from km 0^{+100} to km 16^{+640} and its servitude there are no protected territories and areas within the meaning of the Protected Territories and Protected Areas Act (SG No 133/11.11.1998) and the Biological Diversity Act (SG, No 77/09.08.2002).

3.3. FACTORS, AFFECTING THE ENVIRONMENT

This section includes – earthquake from the group of the natural processes, waste and risk energy sources – the physical factors noise, vibrations and radiations from the group of the anthropogenic substances and processes.

3.3.1. Natural substances and processes

According to the international classifications in the group of the natural substances and processes fall also these phenomena, which cause calamities with significant damages. These phenomena are divided by the specialists into 3 groups – hydro-meteorological, geo-physical and biological¹.

¹ http://www.unisdr.org/disaster-statistics/introduction.htm

The floods, storms, extreme temperatures, avalanches and landslides, caused by torrential rains, fall into the first group.

The second group includes the earthquakes, the volcanic activity and their sequences. Some experts include in this group the erosion, landslides and the landslips. The latter are included in the analysis of the earth bowels (3.1.4.) and of the lands and soils (3.1.6.).

The biological phenomena and calamities cover the epidemics and calamities. The latter are not object of analysis and evaluation in this EIAR due to the fact that they are not directly related to the impacts from the implementation of the investment proposal – the building of the North Speed Tangent.

In this EIAR only the seismic situation and its impact on the envisioned facility and on the human life and health is discussed.

Seismic characteristics

The territory of the city of Sofia falls within the Sofia seismic zone of the Sredna Gora Seismic region. According to the micro seismic zoning of Sofia, presented in the Engineering-Geological report (V. Nikolova, 2009), the main part of NST passes through sections with earthquake intensity of VIII-IX and IX degree for 1000-year period. There are sections though, where the earthquake intensity is IX+ degree. These are zones of supposable crossing of the new road route with active faults. It is recommendable to pay serious attention to these circumstances during the design of the road section at Detailed Design phase.

The NST road facilities should be designed for maximum acceleration of the horizontal components of seismic effect equal to 0.27 g (g is the gravitational acceleration).

3.3.2. Waste

The terrain, on which the investment proposal will be implemented, is located to the north from the regulation boundary of Sofia city. It is agricultural land, which as a whole is not polluted with waste. A part of the route of the North Speed Tangent passes to the south of the construction waste depot of The Metropolitan Municipality in Vrazhdebna quarter. Earth masses and other construction materials are dumped at the depot. There is a built installation for separation. According to staff provided information, depot expansion is pending, and an old nearby ballast quarry will be used for this purpose, which will be exhausted. Report on EIA for North Speed Tangent, city of Sofia from km 0⁺⁰⁰⁰ to km16⁺⁴⁶⁰ NON-TECHNICAL SUMMARY

During the inspection of the NST route by the experts, for the purposes of this EIAR illegal landfills have been found at certain places. These landfills are located around the places where the NST route is crossed or passes near the existing transport infrastructure, as well as where the route passes near the regulation boundaries of Sofia city. The pollutions are formed mainly from construction waste and earth masses. On the following picture one of these illegal landfills is shown (picture 1).

Picture 1. Illegal landfill near Levski quarter

The pollutions with construction waste are relatively small in volume. It is assumed that the wastes are formed during construction and repair works of the population, living near the places where these non-regulated landfills are observed. Often during repair works, the population doe not observe the rules for transportation of the construction waste on the territory of the Metropolitan Municipality.

All these non-regulated landfills create permanent conditions for pollution of the separate components of the environment – air, waters (surface and underground), soils, geological base, plant and animal world (flora and fauna), human health.

In the illegal landfills, observed along the NST route, household waste is missing or is available in very small quantities. This is due to the system for centralized waste collection and waste transportation, which covers Sofia and all settlements in the Metropolitan municipality. The system covers also all urbanized territories near the NST route.

3.3.3. Risky energy sources

<u>Noise</u>

The noise is one of the most unfavorable factors with regard to possible effect from the transportation vehicles. The harmful impact of the noise starts from at least 60- dBA, while serious disturbances occur at noise levels above 90 dBA.

Thanks to the nature of the investment proposal (motorway), the noise from the transport is determined mainly from the following main sources: from the engine of the vehicle, from the friction between the tyres of the vehicle and the road pavement, the behavior of the driver of the vehicle, the structure and the activities, related to the road maintenance. The traffic is a very important element in the noise generation, mainly the traffic of the heavy transport vehicles, but it is variable, depending on the hour within the 24-hour period, the holidays, as well as on the season.

Data for the noise loading in the Sofia Municipality can be used as existing situation. EIAR contains analysis of the noise levels at points with prevalent values within and near the hygienic norm limits, analysis of the noise levels at points with extreme values of the noise levels, analysis of the noise at the remaining measurement points.

With regard to the automobile transport for the noise evaluation in the capital, a computational methodology is applied, which is regulated in Regulation No 6 from 26.06.2006 of the Ministry of Health (MH) and the Ministry of Environment and Water (MEW), as well as Methodology for determination of the automobile noise during road design. The calculations are made based on data for the transport traffic and relevant projected coefficients. The calculations are made at standard distance 25 m from the axis of the nearest traffic lane, for asphalt concrete pavement and the permissible speed of travel for the relevant road class.

In section 1 of NST, which passes through agricultural lands, the above the standard noise levels are in the zone around the Sofia Ring Road and are within the range 60 - 65 dBA.

In section 2 of NST – from km 3^{+640} to km 5^{+400} , incl. road junction Iliyantsi (km 4^{+851}) the route passes near the industrial zone – Ilientsi, Himsnab and rail road – Sofia North, while only within one narrow section from 150 – 200 m around the railway areal the noise is 65 dBA, within the remaining part it is between 60 and 55 dBA.

In section 3 of NST - from km 5^{+400} to km 9 $^{+500}$, incl. road junction Chepinsko Shose, the noise is within the range 55 to 60 dBA only in one zone, which is 500 wide, parallel to the existing roads. In the remaining part the noise gradually goes down to 30 dBA.

In section 4 of NST - from km 9^{+500} to km 13 $^{+100}$, incl. road junction East Tangent (km 10^{+671}), the noise is the highest in he zone, in which the future route will pass between Vrazhdebna quarter and the Cemetery and shows levels of 60 dBA. In the remaining part the noise is within 55 and 50 dBA.

The situation is most serious in section 5 (from km 13+100 to 16+460), where the territory around the existing roads – Sofia Ring Road – East Tangent and Kremikovsko Shose and the road junction is 65 dBA, while in the strip to the north of the roadway it reaches even 70 dBA.

These data, as well as the experience from previous examinations and observations, allow the making of conclusions on the future noise loading of the territory and the necessary measures, which need to be envisioned to ensure noise protection of the environment and the population.

Vibrations

In the region of the NST route there are no sources of vibration impact, except for the operating road arteries, which will be crossed by NST, the more important of which are the following:

- Sofia Ring Road West and East Tangent and Hemus MW (respectively at km $0+^{000}$ and 16^{+460}) Rojen Blvd. (at km 3^{+084})
- Railway line before railway station Iliyantsi (at km 3^{+720})
- Iliyantsi Blvd. (at km 4^{+851})
- Lazar Mihailov Str. (at km 5^{+687})
- Chepisnsko Shose Blvd. (at km 9^{+139})
- Chelopeshko Shose Blvd. (at km 14^{+000})
- Kremikovsko Shose Blvd. (at km 16^{+851})

They though, do not create values of joint vibrations, which may be considered as hygienically important.

Ionizing radiation

There are no data for increased values of radiation pollution in the region of implementation of the investment intention – North Speed Tangent of Sofia city.

Non-ionizing radiations

In the region of the NST route there are no middle wave and USW radio stations, as well as television transmitters with regional and national coverage. The same are located at a distance bigger than the hygienic-protection zones for similar transmitters, determined pursuant to the requirements of Regulation No 9.

The measured power densities around the built base stations for mobile communication in the region are lower than permissible values in accordance with regulation No 9 on the settlements.

3.4. <u>HEALTH-HYGIENIC CONDITIONS OF THE ENVIRONMENT</u>

This study of the health-hygienic conditions of the environment is based on the performed as of now studies for the territory of the Metropolitan Municipality, the data from the RIPCPH and RIEW Sofia with regard to separate components,

as well as evaluation of the status of atmospheric air, waters and soils and the impact of the physical factors on the environment and the population within the scope of NST. They abide by the requirements of the World Health Organization and the European Union, related to the lowering of the health risk and harmful effects from the transport on the environment. Information has been used from the National Action Plan on Environment (2008-2013), from the National Environmental Strategy (2009-2018) and the Action Plan, from the Operational Programs "transport" and "Environment" (2007 - 2013). In all these documents important objectives for non-conflict development of the transport and its improvement aiming at lowering the emissions of hazardous substances, reducing the number of the victims of Road Transport Accidents (RTA), of the noise and the traffic jams and protection of the environment and the public health. One of the main measures to obtain these results is the building of roads, meeting the European requirements for quality, safety and loading. The building of NST Sofia is expected to have similar effect and to lower the traffic on the neighboring housing and production territories.

Existing situation

In the zone of NST route there are no health care and educational facilities, terrains for sport and recreation, and the nearest peripheral housing quarters are located at a distance of 200 to 500 m. (In the west part of section 3 and section 4 and respectively at Benkovski quarter and Vrazhdebna quarter).

Within the boundaries of the examined territory the newly built sites are mainly production and warehouse sites (section 5), similar are the functions in the existing industrial zone Iliyantsi.

The housing fund in the peripheral parts of Benkovski quarter and Vrazhdebna quarter consists mainly of low-floored individual housing buildings in separate real estates. The areas around them are not appropriately afforested and are not maintained clean. Therefore, in many quarters in the suburbs, where there is a significantly amortized building fund, the sanitary-hygienic situation does not meet he modern requirements from ecological, health and aesthetic point of view. A large part of the housing quarters are not safeguarded against the noise. These harmful factors are most notable around the big road arteries, which can be traced on the noise map of the Metropolitan Municipality.

In addition to the analysis of the waste and the attached shooting material it is seen that there are many non-regulated landfills, prevalently construction waste, which are located most frequently in the nearest proximity to the serviced roads. This deteriorates the health-hygienic conditions.
Health-hygienic risks exist also in the quarters, inhabited mainly by **population of Roma origin**, who have insufficiently effective water pipeline and sewerage system, infrastructure, special model buildings, and possibilities to maintain the necessary hygiene Real risks exist for infection (viral hepatitis, measles, etc.), as well as the problems with the household waste are placed in the focus and especially with their non-regulated dumping, which may endanger the nearby living population.

<u>Potentially affected population and territories, zones and/or sites with</u> <u>specific hygienic-protection status or subject to health protection</u>

North Speed Tangent passes only through 7 from 24 regions of the Metropolitan Municipality. As of 31.12.2009, the data for the population in these regions is 341 926, out of which 42 515 are children.

The obtained data for the total population in these 7 regions does not mean that the whole population will be affected, since the North Speed Tangent passes outside the country and affects insignificantly only 2 housing territories, passing at 200 and 500 m from the last one-family housing buildings, as has been mentioned hereinabove.

Zones and/or sites with specific hygienic-protection status or subject to health protection.

The zones and the sites with specific sanitary-protection status are all water supplying facilities for drinking-household water supply, the pumping stations for sewerage waters, CWWTP, the cemeteries, waste depots, quarries, auto repair shops, railway stations, airports and many others, pursuant to the requirements of Regulation No 7 of MH on the hygienic requirements for health protection of the settlement environment (SG No 46/04.06.1992). Similar sanitary-protection zones are envisioned with the AGDP of Sofia city and Metropolitan Municipality and the Environmental Assessment adhering to it. Referring to this category are zones, which by virtue of the relevant ordinances, should be taken into consideration during the design process:

The transport flows on the street network contact directly with the urban zones with different designation, resp. with different requirements regarding the noise loading (housing zone, recreation zone, learning activity zone, etc.). The transport flows are the prevalent source of noise for sites with prudent requirements with regard to the acoustic medium – schools, kindergartens, health care facilities. There are no such sites within the scope of the route.

Identification of the risk factors for the damaging of public health

The building status is determined from the changes that have occurred in its main parameters as a result of the human activity – pollution of the atmosphere, waters and soils with production and household harms from the activity of the transport, the acoustic loading of the environment, ionizing and non-ionizing radiation, problems related to the waste treatment.

The main risk factors for the damaging of the public health as a result from the anthropogenic activity, are:

- The high noise levels result from the operation of the transport and separate point sources
- The pollution of the atmosphere from linear (transport) and point (production and household) sources
- Ionizing and non-ionizing radiation

The high noise levels are a result from the transport operation and from separate point sources, while the leading role is played by the transport and the avionic noise. The data from the studies during the conducting of the Environmental Assessment of AGDP of the Metropolitan Municipality (2008-2009) show that the noise curves around Sofia Airport does not affect the territory within NST scope.

The theoretical calculations for transport and noise show that there is above the standard noise in the regions around all settlements, located near the road network, while the highest are the levels near the road junctions. This can be traced from the noise map of the metropolitan Municipality, whose data have been used to generate conclusions and projections for the noise loading of the environment and the development of a scheme with Geographic Information System (Annex Scheme No 6. Noise).

Additional noise loading of the environment causes the traffic, related to the servicing and operation of the construction waste depot, located north from Vrazhdebna quarter.

In combination with the noise from the automobile traffic, and in the regions where there are additional noise sources, such as Iliyantsi quarter, the harmful factors have combined impact on the human organism. More attention should be paid to these zones, in which there is a combination of two r more factors with the aim to minimize the levels of the factors and hence – the lowering of the health risk for the population, living near the communication-transport junctions.

Pollution of the atmospheric air with irritating gases (nitrogen and sulphur dioxides, aldehydes), substances with an overall system toxic effect (carbon

oxide, hydrogen sulphide, carbon sulphide, lead and cadmium aerosols, volatile organic compounds) and asphyctants (carbon dioxide, methane), fine particulate matter. Important are pollutants with sensibilisation effect (organic particles, cadmium aerosols, aldehydes, phenols, soot and tars) and the persistent organic pollutants (POP); polycyclic aromatic hydrocarbons (PAH) during the combustion of diesel fuels; lubricating motor and machine oils. Metallurgy, metal cutting; polychlorinated biphenyls and polychlorinated dioxins and furans – PCBs and DIOX from metallurgy, metal cutting, burning of petrol fuels, worked-off lubricating oils and products, waste incineration, fires. The listed persistent pollutants have unidirectional toxic and cumulative effect with proved remote implications on the organism.

For the unfavourable effect of the atmospheric air contribute the known **peculiarities of the climate** of Sofia city: sharp temperature differences, windlessness and reduced opportunities for diffusion of the pollutants due to warming mainly of the central parts of the city, trend for pollutants transfer from the industrial zones to the central Sofia city quarters.

Ionizing and non-ionizing radiation

In the zone of the passing of NST route there are no radio transmitting stations and TV retranslators. From the schemes developed with GIS for the purposes of the Environmental Assessment of the AGDP of the Metropolitan Municipality (2008, 2009) it is seen hat near the studied and evaluated territory there are no base stations of the mobile operators. Electromagnetic and radiation emissions with above the norm effect on the living population within the route scope are not established.

The electricity transmission systems are located in compliance with the required for them servitude with regard to sites, subject to health protection.

Pollution of the **soil and soil dust**, which is a source of secondary pollution with heavy metals (lead, cadmium, mercury, nickel, cobalt from waste), petroleum products, PAH, organic waste and microorganisms is also a factor, which deteriorates the health-hygienic conditions. The change in the functions and the structural regimes in these polluted territories, the envisioned series of recultivation initiatives is expected to have favourable effect also on the health of the people in the long run.

In the quarters and settlements around Sofia and along the riverside there are landfills, which contain solid **household waste and hazardous waste** (old accumulators and batteries, luminescent lamps, dyes, varnishes, glues, workedoff motor oils, petroleum products phyto-pharmaceutical products, tailings ponds, old production waste). The status of the territory at the moment regarding the waste is richly illustrated in section 3.3.2. Waste. This is an important problem in ecological aspect, and the location of the non-regulated landfills sometimes endangers and is a factor for polluting of the surface and underground waters with toxic substances and microorganisms, causing infectious diseases. Their negative psychological effect should also not be underestimated. The non-regulated landfills should be liquidated and for this purpose increased control on the part of the bodies off the Ministry of Interior, Regional Inspectorates of Environment and Waters (RIEW) and Regional Public Health Protection and Control Inspectorate (RPHPCI) is needed.

Other risk zones on the territories of the capital are the **industrial areas**. On the border between the production and the housing zones conditions for distribution of above the standard dust, toxic substances, etc. are created resulting from the use of old technologies, non-maintenance of filtering systems, pushing into norm the atmospheric pollutants (emissions), lack of dust catching for stationary dust sources or initiatives for reducing the dust emissions in case of linear and unorganized dust sources. Similar zones within the scope of the NST rote are these in Iliyantsi quarter and in the area around the railway areal.

Serious ecological risk for the environment and the health can be created by large industrial accidents, which can occur ad hoc and frequently unforeseeably with regard to time, intensity and emitted hazardous substances. In case of large failures there is a possibility for creation of heavy general ecological and medical situation, accompanied with damage or threat for public life and health. Similar failures and accidents can also happen along the higher category roads with intensive traffic, passing through the studied territory of the NST route. Together with the air pollution and the noise, the road accidents and he stress, incl. this incurred by the transport, are among the riskiest factors according to a study carried out by the office of the World Health Organization (WHO) for Europe.

In the EIA Report the influence of the separate risk factors on the human health is discussed.

3.5. SUMMARIZED CONCLUSIONS FOR THE STATUS OF THE ENVIRONMENT

The summarized conclusions for the status of the environment are made on the base of the findings of the individual experts by environmental components and factors.

No long-term negative effect on the climate during the construction or operation of NST is expected. On the contrary, the facilitation of the automobile traffic volume on the central city motorways will have a positive impact.

Quality of the atmospheric air on the territory of the Metropolitan Municipality is determined as <u>very bad</u> with regard to fine particulate matter $[FPM_{10}]$ – average index 9.26 for the year. Increased concentrations of fine particulate matter are observed, ozone, hydrogen sulphide and phenol, which are the result of:

• Non-maintained clean street surface and street network during the dry days;

- The loaded road crossings during the summer sunny days;
- The industrial activities near to these points.

The surface waters, which can be affected by the construction activities during the building and subsequent operation of the North Speed Tangent, are the rivers which are crossed by NST – Kakach, Vladaiska, Perlovska and Iskar. These waters are with significant degree of risk as a result of different sources of pollution – point and diffusion. The data, characterizing the indicators of the surface waters are affected to a large degree by the direct discharging of industrial and household waters. This is the reasons fir the status of the rivers on the territory, envisioned for implementation of the investment proposal and it can be summarized as follows:

The underground waters, which can be affected by the activities for the building and operation of the North Speed Tangent, represent parts of underground water body (UWB) with code BG1G00000NQ030 – Pore waters in the Neogene-Quaternary – Sofia valley and UWB with code BG1G00000N033 – Pore waters in the Neogene - Sofia Kettle.

The waters from the two underground bodies are object of increased anthropogenic loading, which is expressed in their exploitation by numerous water intake, drainage and water lowering facilities. The natural mode of drainage of the waters is strongly violated, which has led to the creation of a complex hydrodynamic picture on the territory of the Sofia Kettle.

The increased anthropogenic effect has found reflection in the incoming pollution from different, mainly diffusion sources – agricultural arable lands, sites of numerous non-regulated landfills, non-liquidated old warehouse for

pesticides, sites of industrial enterprises, settlements without sewerage systems, livestock-breeding farms, etc.

With smaller natural protection, respectively **more vulnerable with regard to pollution are the underground waters, accumulated in the alluvial terraces** of the rivers, passing through the discussed area. For these waters it is typical to have shallow bedding, small power of the covering soil layer on loamy Quaternary depositions, as well as availability within some sections of direct hydraulic connection with the passing rivers.

With the aim to preserve the quantitative and qualitative characteristics of the underground waters, falling within the scope of intervention, during the future activities for the implementation of the investment alternative the approach should be especially careful, observing all legal prescriptions and measures, related to the underground waters and their protection.

Regarding the lands and soils within the NST scope, no zones, which are especially ecologically sensitive have been established, as well as such, which are ecologically risky.

The landscapes on the motorway territory, which are significantly changed by the human activity and are with different degree of degradation in the moment, are in such disturbed condition, that the building of NST will only help to improve the outlook with the modern facilities, which will be built and with the envisioned under the project recultivation initiatives after the completion of the construction works.

The territories between the SPA – North Tangent and the construction boundaries of Sofia are risky with regard to the *cultural heritage*. The protection regimes (protected areas) of the archaeological cultural monuments and the opportunities for performing on-site studies within the meaning of the Cultural Heritage Act to a certain degree guarantee the protection, study and documentation of this rich heritage. There is a need though for actions, which should popularize and integrate it into the future social-economic and territorial development.

The role of *bio-corridors*, connecting the protected areas located to the north from the NST route is played by the wetlands and water streams, including temporarily flooded terrains and swamps, wet meadows and riverside forests, the pastures and meadows on dry terrains, the cultivated agricultural lands and the forested strips along the river banks.

Within the scope of the North Speed Tangent there are *no rare and protected plant and animal species, endangered animals*, included in the Red Book of Bulgaria, as well as protected by virtue of the Birds' Directive 709/409/EEC or the Directive for the protection of the natural habitats of the wild flora and fauna 92/43/EEC. The nearest protected zone under Natura 2000 is located at about 2 km from this newly designed motorway.

The main part of NST passes through sections with earthquake intensity of VIII-IX and IX degree. There are sections though (in the west part of the route), where the earthquake intensity is IX+ degree.

For the area around the motorway route is typical the formation of illegal landfills. The pollutions are created mainly from *construction waste* and earth masses. There are no household wastes on them or these are in very small quantities due to the system for centralized waste collection and waste transportation, which covers all settlements within the Metropolitan Municipality.

The highest *noise* levels, covering the biggest territory are these around the existing transport arteries. The noise there moves between limits from 65 to 70 dBA. The most loaded is the final section of the studied route.

In the region there are no sources of *vibration impact*, except for the operating road arteries, which will be crossed by NST. They though do not create values of total vibrations, which can be considered hygienically important.

There are no data for increased values of *radiation pollution* in the region of implementation of the investment intention – North Speed Tangent of Sofia city.

In the region of the NST route there are no *middle wave and USW radio stations, as well as television transmitters* with regional and national coverage. The measured power densities around the built base stations for mobile communication in the region are lower than the permissible values for the settlements.

North Speed Tangent passes outside the country and affects insignificantly only 2 housing territories, passing at 200 and 500 m from the last one-family housing buildings. The noise and atmospheric air pollution represent a problem from *health-hygienic point* of view.

4. DESRRIPTION, ANALYSIS AND EVALUATION OF THE SUPPOSABLE SIGNIFICANT IMPACTS ON THE ENVIRONMENTAL COMPONENTS AND FACTORS AND ON THE

POPULATION, RESULTING FROM THE INVESTMENT PROPOSAL IMPLEMENTATION

The evaluation of the significant impact of the investment proposal on the components of the environment is made abiding by the probability for the occurrence of the impact, the duration, frequency and reversibility of the provoked changes by the construction and subsequent operation of NST. The type and scope of the impact are considered, as well as the specific characteristics of the investment proposal – building of a part of Trans-European motorway.

4.1. SUPPOSABLE EFFECTS ON THE ENVIRONMENTAL COMPONENTS

4.1.1. Climate

The scales of the investment proposal do not suggest changes in the microclimate and climate, due to which in this EIA Report only the effects on the atmospheric air are considered through analysis of the emissions of hazardous substances, and conclusions are made for the changes in its quality resulting from the investment proposal implementation.

4.1.2. Atmospheric air

The emissions of hazardous substances during the construction and operation have been evaluated. The results from the calculations have been compared with the mathematical model on the basis of the projected values for the traffic intensity under the different alternatives. The projection for the volume of the road traffic by years is based on 15% increase of the automobile flow at each 5-year period – i.e. in 2035 compared with 2010 the volume will increase 2 times. The calculations show that NST will overtake about 40% of the projected traffic of corridor X.

The area, on which the construction earth-excavation works will be performed, will be a source mainly of dust and to a smaller degree of emissions of exhaust gases from the engines of the used machinery – carbon and nitrogen oxides, volatile organic compounds, soot and insignificant quantities of cadmium and persistent organic pollutants.

During the construction works an effect will be observed, resulting from definite hazardous substances, emitted during the operation of the construction mechanization such as excavators, bulldozers, dumpers for transportation of inert materials, road rollers, lorry cranes and other heavy construction machines.

The impact during the construction is short-term, temporary without cumulative effect. The degree of impact is very low. The studied points of high concentrations are far from the urbanized territories.

The expected impact during operation will be long-term, continuous with limited scope, far from settlements, affects agricultural lands and the servitude of the facility. The impact degree is low.

The impact in case of accidents from such facility type is demonstrated in case of fire after catastrophe. The impact will be direct, short-term and temporary, with limited scope (the place of the accident itself) and with moderate degree of effect.

4.1.3. Waters

The supposable impacts of NST on the water component during the construction connected mainly with the building of bridges above the rivers, bridging of sewerage collectors, disposing the waste waters towards Kubratovo treatment plant, and with the crossing of the drinking water pipelines. Upon observance of the technology, envisioned in the investment proposal, as well as the legislation, related to the construction and operation of this type of facilities, no emissions of hazardous substances should fall into the surface waters.

Upon non-observance of the built until now engineering infrastructure, accidents and problems with the water supply for the population from the nearby areas are possible due to network disconnection. Upon breakage of sewerage collector during the excavation works it is possible to have pouring of waste household and/or production waters, which may lead to the pollution of the water with negative ecological and sanitary consequences.

The territorial scope of the impact during the construction will be limited within the framework of the construction site or the places of accomplishment of specialized construction works (e.g. foundation of large facilities), the degree is insignificant and short.

The impact of the motorway on the water component during operation is brought down to the removal of the surface rain water from the road lanes, which will be polluted with dust, particles from worn out tyres and some heavy metals, which will fall into the rain waters from the air, from emissions in the waters from the use of deicing substances under winter conditions. There are no studies for the quantities and type of the substances–pollutants, emitted by the transport and related to transport activities, as well as information for their period of decomposition (according to the reference data about 3 weeks are needed by the solar radiation to destroy the structure of the majority of the hydrocarbons, emitted by the transport).

Even though indirectly, the activities accompanying the traffic on the motorway such as the formation of non-regulated landfills around the roadway, waste waters from the carwashes (if such will be built), the petrol stations and the places for eating and resting, etc. could have had permanent negative impact on the waters quality, if the regulations and laws are not observed.

The territorial scope of impact during operation will be limited around the road route of the motorway and the degree will be insignificant but long lasting.

In EIAR it is pointed out that when comparing the alternatives for the implementation of the investment proposal with the so called "zero alternative", as well as because of the specific characteristics of the investment proposal – namely the building of a part of the Trans-European motorway and he entry of the transport structure of our country in the European structure of that kind, the results are unambiguously in favor of the implementation of the investment proposal. This conclusion is imposed also by the performed ecological projection for expected negative impact on surface and underground bodies, only if the regulations and rules for design, construction and operation of the facility (NST) are not observed, which in case that a prudent and efficient control exists will not be allowed.

4.1.4. Earth bowels – geological base

The effect on the earth bowels during the construction and operation of NST is assessed by the sections of the developed preliminary design, which abides by the performed geological and hydro-geological studies and with the existing processes in some parts of the route territory – swampy areas from high underground waters, erosion, etc. In conclusion, summaries have been made related to the scope and the duration of the supposable negative impacts. The territorial scope will be local, within the coverage of the route strip of the motorway (6 active traffic lanes and 2 lanes for emergency stopping with a total length of 16.4 km); the *degree of the impact* – significant, since the geological base together with the relief and the soils are on of the most strongly affected environmental components during road construction. Duration and the frequency of impact – permanent and continuous during the operation period.

The cumulative impacts can be expected from the untimely recultivation of the batters and the adhering terrains, postponement of the greening initiatives – covering with bushes and vegetation or geotextile. For the prevention of erosion

processes, the feasibility studies and the recommendations of EIAR contain measures for surface waters removal to avoid additional cumulative effects.

4.1.5. Mineral diversity – minerals and ores

The quarries for extraction of inert materials are located near to the third and fifth section of NST design route. For the implementation of the investment proposal it is important to have ballast quarries close to the potential construction zone. This will shorten the roads for transportation of inert materials, reduce the transportation costs and decrease the pollution of the atmospheric air by the heavy transport traffic.

The gravels in the active ballast quarries are with very good strength characteristics and are preferred construction material and additive for the preparation of concretes.

The activity of the ballast quarries has a big impact on some of the environmental components – mainly landscape, surface and underground waters. Despite the remoteness of the places for extraction of inert materials from the discussed section, they exercise big effect on the hydrodynamic situation in the region. With regard to that certain impact on the underground water can be expected, which is expressed in variation of their levels, related to the operation of the drainage facilities, installed at the ballast quarries.

Additionally, it can be pointed out that during the use of materials from the quarries, located next to he NST, the zones exposed to noise from the transport traffic during he construction will be reduced.

The operation of the North Speed Tangent will not affect the activity of gravel pits and ballast quarries on the neighboring territories. It is possible that a certain cumulative effect from the combination of the noise loading from the transport on the motorway and from the extraction activity in the neighborhood will be obtained, but it will not have impact on housing territories and protected areas due to the fact that the first ones have noise protection barriers notwithstanding their remoteness.

The scope of impact will be local – at the places for inert materials extraction and the degree will be insignificant compared with the existing situation. The duration and the frequency will be permanent and continuous during the extraction period.

4.1.6. Lands and soils

Report on EIA for North Speed Tangent, city of Sofia from km 0⁺⁰⁰⁰ to km16⁺⁴⁶⁰ NON-TECHNICAL SUMMARY

Unfavorable impact for the environment will occur as a result of the performance of excavation woks for the NST route and the facilities on it. It is irrevocable timewise and will affect 65.6 ha, 21.6 out of which vertisols and 44 ha alluvial-meadow soils.

The physical destruction and sealing of the soils will lead to a loss of agricultural lands and partial insignificant change in the water balance of the lands, adhering to the linear investment site. According to the normative documents the humus layer should be temporarily taken away and stored parallel to the route at temporary depots and used for recultivation of the sections, damaged by the construction.

The territorial scope of the impact will be local within the scope of the motorway route strip, while the degree of impact will be insignificant with duration equal to the operation period.

Additional negative impacts on the soils are the secondary compaction due to the additional loadings during the use of large construction equipment; partial physical (mechanical) damage of the soil profile and violation of the ecological functions of the soil within the scope of the strip for servicing the construction activities along the motorway route and the facilities on it; surface overhumidification or swamping; technogenic pollution with petrol products in case of accidents, with construction and household waste, etc.

The territorial scope of the above mentioned impacts during the construction will be local, within the scope of the strip for servicing the construction activities along the motorway route and the facilities on it, and with regard to the degree – insignificant, if recultivation activities will be carried out and the recommendations from this report will be observed.

In case of observance of the technological requirements, related to the construction of the infrastructural site, the building of the facilities, laying of the pavements, shaping of the adhering banquettes and servitudes, reinforcement of the batters, installation of the facilities and the signs along the road, the recultivation of the sections affected by the construction and the greening of the dividing and adhering strips during the operation of NST, it is expected that only the pollution of the soils with heavy metals, sulphur oxides and poly-aromatic hydrocarbons (PAH) will continue as a result of air pollution with aerosols and organic pollutants.

The territorial scope of the impact will be local, parallel (maximum distance 10 m) along the motorway route and the facilities on it but the degree will be insignificant if the recommendations of this report will be observed.

No soil pollution with mineral water-soluble salts (which will be used for combating the icings of the road pavement during the winter months) is expected and petrol products (in case of occurred accidents with motor transport vehicles in the process of site operation) due to the measures for their safe removal and building of relevant facilities, envisioned in the infrastructural site implementation project.

Regardless of the losses of valuable and extremely slowly renewable soil resources, the zero alternative is unacceptable because of the large public interest related to the building of NST.

4.1.7. Landscape

In EIAR the landscape is discussed in a wider context due to which the impacts from the investment proposal are assumed to have big importance for the economic activity, mobility, life quality, for the overall environmental outlook. In addition to the ecological impacts the potential social-economical, technical, aesthetical and visual effects have been analyzed.

The main changes in the outlook and structure of the landscape, which are result from the damages on the geological base, relief, surface waters, soils and vegetation have been traced. They are analyzed and assessed on the background of the implementation of the projections of AGDP of the metropolitan Municipality for the territories, adhering to the route.

As a result of the analysis and assessment of the expected impacts from the implementation of the investment proposal for the period of site construction and during the recultivation of the terrains in the proximity, the conclusions have been made that the territorial scope will be local, parallel (maximum distance 10-15 m) along the motorway route and the facilities on it, the most significant changes will be in the sections of passing through Iliyantsi quarter and Vrazhdebna quarter.

During the operation the possible effects on the landscape are discussed as a result of the occurrence of several groups of problems – ecological, aesthetic, visual, etc. The restoration of the *ecological equilibrium in the landscape*, which should guarantee the future development of its components after recultivation and restoration of the damaged terrains during the construction depends on the

properly planned and implemented initiatives, including the implementation of the measures, envisioned with EIAR.

Due to the importance and complexity of the aesthetic problems an assessment of the visual impacts and corridors with the help of GIS has been included and determination of the visibility zones, corresponding to the traffic speed, have been accomplished. These studies can be further developed and can provide possibility for appropriate planning of all additional initiatives around the route with the aim to preserve important visual corridors around NST.

There will be significant impacts during NST operation on the landscape and its components, but most of them, affecting the earth bowels, soils, waters, vegetation, animal world, etc. have been also studied in the relevant parts of this EIA Report. The visual impacts will have bigger scope, at places reaching the limit of the good visibility in clear weather – up to 6-8 km depth of perception.

The non-implementation of the investment proposal means that the landscape will preserve its nature, scale and impact with prevalent abandoned and uncultivated agricultural lands, with main and secondary roads with unmaintained pavement, weeded banquettes and servitudes with scattered around them heaps of construction waste, with industrial and warehouse terrains in decay, with housing complexes with unmaintained open yard areas and poorly maintained infrastructure, with chaotically spread new buildings, fading among obsolete warehouses and farm buildings. All this prompts that the zero alternative does not help the protection of a landscape, which is important from aesthetic and ecological point of view.

4.1.8. Cultural Heritage

At this stage of study and design there are no data for availability of culturalhistorical monuments within the scope of the investment proposal, which could fall under the influence of the construction activities and all additional pollutions during the construction and operation. Therefore, this section contains projection and assessment of the expected impacts from the implementation of the investment proposal on the status of the cultural valuables, located *outside the studied territory*.

From the analysis of the possible impacts on the cultural heritage (CH) as risky with regard to the protection of CH are determined the territories at Iliyantsi quarter, he territory immediately after it and the last section after Vrazhdebna quarter until Hemus MW due to the availability of archaeological monuments of culture (MC) of national importance. During the construction in these sections there is a different degree of risk from violating their physical status and

Report on EIA for North Speed Tangent, city of Sofia from km 0⁺⁰⁰⁰ to km16⁺⁴⁶⁰ NON-TECHNICAL SUMMARY

wholeness, and during the operation – from the cumulative impact of the remaining environmental factors. The most vulnerable is the archaeological monument (tumulus), located 3 km to the east from the village and at 60 m to the north of the NST route.

Single indirect impacts in NST zone of influence can be identified and projected with difficulty because of the complex nature of the urbanistic development and resource protection. These impacts should be discussed as cumulative and should account for synergy from the implementation of other projects – i.e. with positive effect.

As a result of the performed analysis and projection of NST impact on CH, it becomes clear that lasting and irrevocable direct impacts as a result of the investment proposal on the cultural-historic heritage (CHH) can not be expected under the condition that all, requirements of the regulations in the country are observed, which relate to the structure, design and implementation of the sites in the nearest proximity, the protection mode, outlook and the "framework" of the existing cultural monuments and valuables.

4.2. BIOLOGICAL DIVERSITY

4.2.1. Vegetation

During the construction of NST the main impact is the change of semi-natural habitats and agrophytocenoses into urbanized. The vegetation within the route boundaries will be destroyed, and within the adhering areas - damaged to different extent by the used equipment, work platforms and places for dumping of excavated rock-earth masses.

As a result from the made projection studies and assessments of supposable impacts on the "vegetation" component, the following conclusions have been made:

The building of NST will have direct and negative impact on the vegetation component of the environment during the construction. The impact will be longterm and irrevocable. The natural territory along the route will turn into urbanized. During the operation direct and indirect permanent impacts on the adhering natural vegetation and agrophytocenoses are expected.

For all activities during NST construction preventive measures are foreseen, which contribute for restoration and maintenance of the key elements of the environment. If the envisioned measures are accomplished, we think that the implementation of the investment proposal (IP) *will not lead to significant*

Report on EIA for North Speed Tangent, city of Sofia from km 0⁺⁰⁰⁰ to km16⁺⁴⁶⁰ NON-TECHNICAL SUMMARY

negative consequences – *loss of habitats and fragmentation of populations*. Important influence is expected in immediate proximity to the route from the change in the microclimate and soils conditions.

The unfavourable impacts from the *cumulative effect and the penetration of invasive species will be reduced to the possible minimum*. These impacts will have long lasting local nature.

Regarding the vegetation element for zero alternative, no change in the existing until now conditions are expected. There is a probability under this preservation of the conditions existing so far, to have future increase in the pollution levels within the presently loaded road sections. This will result in a loading of the structure as a whole and of the functions of the anthropogenized environment (roads, industrial zone, inhabited environment, semi-natural vegetation cohabitats and agrophytocenoses).

4.2.2. Animal world

The potential important impacts on the Animal world component are discussed in logical sequence in the vegetation section.

During cleaning, excavation and embankment works o and along the route the soil microflora and mezofauna will be completely destructed, and the species from the macrofauna will leave these areas. Analogical will be the situation within the adhering territories, where the soil layer and the vegetation cover will be damaged used equipment, work platforms and places for dumping of excavated rock-earth masses.

With the recultivation of the sections affected by the construction, the environmental conditions change, which are unfit for the majority of the animal species. An ecological niche is formed due to which their place becomes occupied by other types and groups of animals.

The used equipment during the route construction works causes noise pollution across the whole route territory. Leaving of the habitats is expected.

The fencing of the motorway from both sides of the roadway is a significant insulation factor, helping the fragmentation along the route.

The bio-corridors in the region are weakly presented and their vectors are directed mainly towards west-east. Besides that in the adhering territories on both sides (north and south) of NST two different types of animal co-habitats exist (faunistic complex) with minimal exchange between them. Despite that, it is natural to have flights of birds (mainly songsters and young), or passing of separate individuals from other systematic groups through the motorway and losses of individual birds can not be ruled out.

The noise load and its impact on individual representatives of the animal world will be relatively higher along the whole route. According to the biology of the species, if it is settled – will be permanent, and for the mobile species it can be temporary due to the movement of the species at a bigger distance from the motorway.

For the "zero alternative" – the section of the Ring Road through Kremikovtsi will preserve the same traffic as nowadays or with a trend for increase, due to which it is not expected that a significant change in the status quo will occur. With the construction of the North Speed tangent a bigger part of the traffic will be reallocated to a shorter highway, which is economically more beneficial without causing significant impact on the animal world.

4.2.3. Protected territories and areas

Within the scope of the North Speed Tangent there are no protected territories within the meaning of the Protected Territories and Protected Areas within the meaning of the Biological Diversity Act.

4.3. USE OF NATURAL RESOURCES

In this part of the EIAR of the investment proposal these environmental components have been discussed, which are related to the use of natural resources – water, minerals and ores, lands and soils.

The construction and operation of NST will not need permanent water quantities which will incessantly engage a significant part of the surface and underground water resources. A big part of the construction materials will be supplied as ready made construction mixtures to the site due to which it is supposed that there will be no need for large water quantities for construction and production purposes during the construction of NST.

During the construction drinking water will be used for the involved with the building of the motorway from the drinking water pipelines, which are located near the construction sites or will be delivered to the site bottled or with water carriers.

Drinking water during the road operation for the needs of the servicing sites could be supplied from the water supply network and for technical needs in carwashes, repair shops and for maintenance of the green areas around the roadside restaurants it is appropriate to use water from drill holes which is not potable.

The diversity of the *inert materials* near the route of NST is an advantage and from view point of fraction, mechanical and physical properties provides opportunity for selection of the best ones in compliance with the normative requirements towards the qualities of the construction materials for the building of such facility. The availability of several sites in the proximity allows to make the best choice pursuant to ecological, construction-technical, normative and economic requirements.

1160,408 dca agricultural lands will be affected from the implementation of the investment proposal. The **leached vertisols**, located along the NST route are of 3^{rd} and 4^{th} bonitet category and the prevalent part of the alluvial-meadow soils belong to the 4^{th} bonitet category (under non-irrigation conditions) and a very small part – to the 5^{th} . The agricultural lands, which will be destroyed as natural resource form the main share of the lands, form the expropriated lands for the NST construction – 86.54%

The building of this infrastructure site is of public importance, with regard to the development of the transport system in Bulgaria, as well as with regard to the creation of conditions for sustainable economic development of the country, including as a part of the European Economic Area. The agricultural lands adhering to the future motorway can and should continue to be used for agriculture while the goal is their sustainable land use.

4.4. DESRRIPTION, CHARACTERISTICS AND EVALUATION OF THE FACTORS, EXERCIZING ENVIRONMENTAL IMPACT

Two groups of factors- natural and anthropogenic substances and processes are included in this section. In the first group briefly are discussed also natural calamities, which could lead to environmental pollution or damaging and endanger the health and life of the people. The biggest attention is paid to the seismic risk, since a part of the route of the North Speed Tangent in section 1 falls within a zone with high seismicity degree.

In the second group the waste, risk energy sources (noise, vibrations and radiation) are discussed, as well as the emissions of hazardous waste under extraordinary situations.

4.4.1. NATURAL SUBSTANCES AND PROCESSES, NATURAL CALAMITIES

In this part of the EIA report, classification of the natural calamities is presented and the separate groups of them are discussed in relation with the motorway construction and operation.

Geophysical processes, phenomena and calamities. Earthquake.

This group consists of the earthquakes, volcanic activity and their consequences. Some experts include in this group the erosion, landslides and landslips. The latter are included in the analysis and assessment of the Earth bowels component and Lands and Soils component, as well as in the Environmental Assessment of AGDP of Sofia city and Metropolitan Municipality (2009).

In the analysis and assessment of the component "active landslides", which may lead to damages of the transport and technical infrastructure, sites and facilities of different nature the zones along the right steep slope of Suhodolska River at Golema Konyovitsa along the west slope of Lozenets height (at the former brick factories), near the road to Iskar railway station, along the north slope of Slatinski Redut, along the bank of Darvenishka River, etc. are specified. Conditionally deep landslides, activated periodically, are located in the area of Katina, where reinforcement activities have been performed.

All these zones are remote from the route of the North Speed Tangent and they are not expected to create risk situation for the facilities and for the people.

The remaining processes, which will be observed within limited sections such as erosions and swamping, will exert impact on the nearby space of the motorway route mainly during recultivation and operation. It is assumed that these impacts will not be long lasting and significant due to the measures envisioned with the investment proposal, related to the drainage of the roadway, the servitude and the adhering territories.

The biggest effect on the facility will be exercised by the seismicity and the earthquake related risks. The people and the surrounding environment on the territories, located in seismically active regions, are exposed to risk related to their life, as well as to a loss of material valuables, which they have created or they own.

The seismic risk is a summarizing term, which includes expected losses as a result from earthquake – people's life (number of death, number of wounded), as well as material losses from : destroyed buildings and facilities, interruption of industrial productions, discontinuation or delay of commercial and economic activity, destruction of vitally important engineering facilities (gas pipelines,

water pipelines, electricity lines, transport systems and communications, etc.), demolition or destruction of historical or cultural valuables, etc.

The seismic risk is assessed with regard to the expected losses from the above listed **risk elements** for a certain time under determined **seismic hazard** for a given territory.

The **seismic risk** depends on the one hand on the **seismic hazard**, and on the other – on the **vulnerability** of the structures of the buildings and facilities, located on a given territory. The seismic hazard does not depend on the human activity, while the vulnerability is fully into the hands of the specialists – designers and builders.

From the carried out preliminary studies and the developed NST route alternatives, as well as from the prepared expert reports and discussions, it may be supposed that during NST construction and operation no disastrous situation will occur. The observance of the design norms and the recommendations of this report provide grounds to suppose that in case of eventual earthquake the wholeness of the structure will not be destroyed and the traffic along this important artery will not be discontinued, important economic or commercial activity will not be delayed or stopped, no important engineering-technical networks and facilities above which NST passes will not be destroyed or interrupted, no damages will be incurred by the built sites on the adhering mixed multifunctional and production zones, the health and life of the people near the motorway will not be affected.

It is recommendable upon availability of even minimal risk to pay serious attention to the design of he road section at the Detailed Design stage, since *this is one extremely important artery, which will ensure access to affected territories and population, for the purpose of providing help and evacuation during eventual earthquake as well as under other analogical cases of natural calamities and accidents.*

Hydro-meteorological phenomena and calamities

According to the international classifications this group of natural processes, phenomena and calamities include atmospheric, hydrological and meteorological phenomena, among which floods, storms, draughts, extreme temperatures and climatic anomalies, hails, avalanches fires, caused by lightning or high temperatures upon long lasting draughts, etc. Some classifications include here subsequent phenomena as well, which result from the main ones, such as landslides after torrential rains, natural fires, etc. They are defined as calamities according to determined criteria, in the cases when they cause death,

Report on EIA for North Speed Tangent, city of Sofia from km 0⁺⁰⁰⁰ to km16⁺⁴⁶⁰ NON-TECHNICAL SUMMARY

serious injuries, property damage, social and economic losses and environmental degradation.

Within NST section - object of this assessment, these factors are discusses in the parts on the climate and the surface waters, and fir the Metropolitan Municipality area – in the Environmental Assessment of AGDP of Sofia city and the Metropolitan Municipality (2009).

For the **extreme temperatures**, as a part of the climatic characteristics of the capital and the municipality, judgement can be performed based on the absolute values, measured for the winter and the summer season. Lasting trend towards warming has been observed during the recent years.

Extreme wind values are rare phenomenon for Sofia city and the Metropolitan Municipality. For the territory Sofia city and the Metropolitan Municipality the wind speed is accelerated by a "foehn effect" while passing above Vitosha and Liyulin Planina. In the EIA Report there are additional data on the meteorological; phenomena – number of days with lightning storms, with rain, with snowfalls and fogs. The longest the fogs are retained in the low part of Sofia valley along Iskar riverside.

During the recent years the capital city and the Metropolitan Municipality have been affected by **floods** as well. The causes and the consequences from that have been discussed in detail in the Environmental Assessment of the ADTP of Sofia city and Sofia Municipality.

After this series of flooding Danube Basin Directorate, Pleven has undertaken additional studies and points out as critical also the rivers Perlovska, Slatinska, Vladaiska and Suhodolska and Bankenska, and the territories around them as risky with regard to flooding.

From the analyses of the NST route location and the projections of ADTP for Sofia and the Metropolitan Municipality, a conclusion can be drawn that the preservation of the agricultural lands with regimes Cco and Ccπ, the envisioning of territories with regime O3, Tro and T3B for green connections and greening around the motorway will allow the avoidance of the risk of flooding.

The storms, which are not frequent phenomenon on the territory of Metropolitan Municipality, also cause big damages as a result of the strong winds, sometimes accompanied by torrential rains or hails.

From the detailed studies of the climate on the territories of North Speed tangent a conclusion can be drawn that in the low part of the Sofia Valley there are no registered extreme wind speeds, which will lead to discontinuation of the movement along the envisioned facility or to other accidents or calamities with injuries and human life losses.

Fires, caused by very high temperatures during periods of lasting draught or by lightnings and thunderbolts are possible in the forest massifs, which in this case are not available within the scope of NST route. The wood vegetation is grouped mainly along the riversides, which are bridged by the motorway at a sufficient height.

Biological disasters. Calamities. Epidemics

Biological disasters. The biological phenomena and disasters cover the epidemics and calamities. The latter are not an object of analysis and assessment in this EIA Report due to the fact that they are not directly connected with the impacts from the implementation of the investment proposal – the building of the North Speed Tangent.

4.4.2. WASTE

During the implementation of the investment intention "North Speed Tangent of Sofia City" waste will be formed during the construction, as well as during the operation.

Waste, obtained during the construction

It is expected that the waste, generated during the construction will have priority as a quantity compared with these generated during the site operation.

During the construction of NST different type of waste will be generated from the various construction activities. Waste will be generated on the construction sites, the places for storing construction materials, temporary assembly platforms, road junctions, places for accommodation and unplanned repair works for transport, road-construction and assembly equipment, in this number technical servicing of the equipment, the places for temporary camping of the workers.

Mainly construction waste is expected to be formed during the construction. Household waste is also expected to be generated by the construction workers. The total quantity of construction and household waste from the site depends on the term for NST construction and on the number of the workers. The quantity of the household waste will be possible to be determined after the development of the draft for the organization and implementation of the construction.

Waste, obtained (generated) during site operation

During NST operation the same type of waste will be generated as during the construction. They will be treated in a similar manner as at the stage of construction, while the household waste is expected to exceed the construction waste from view point of quantity.

The waste can exercise effect on the separate environmental components and on human health, if no measures for their reliable management are undertaken.

During the construction of MST and later during the operation potential effects on the environment and its components are expected: on the air, landscape, waters, soils, vegetation, animal world.

In conclusion in the EIA Report it is pointed out that the investment proposal for building North Speed tangent of Sofia city will not lead to negative impact of the waste on the environment, its components and the human health, if the waste are collected, stored, transported and rendered harmless in a reliable manner and according to the prescriptions.

4.4.3. EMISSIONS OF HAZARDOUS SUBSTANCES UNDER NORMAL OPERATION AND UNDER EXTRAORDINARY SITUATIONS, WASTE GENERATION AND CREATION OF DISCOMFORT

In this part of the EIA Report for the investment proposal these environmental components are touched upon, which are related to the emissions of hazardous substances under normal operation and under extraordinary situations, the generation of waste and the creation of discomfort during the implementation of the construction-installation works for the motorway, as well as during the recultivation of the affected terrains and after the putting of the section into operation. Only these components are covered, which will have the biggest share in this process or will be significantly affected.

Extraordinary situations can occur during the construction as well as during the operation of the North Speed Tangent.

4.4.3.1. Atmospheric Air

Emissions of hazardous substances under normal operation

The emissions of hazardous substances under normal operation result from the exhaust gases discharged by the exhaust pipe of the transport vehicles.

Emissions of hazardous substances under extraordinary situations

Volley emissions of hydrocarbons, carbon dioxide (CO2), carbon monoxide (CO) and other toxic substances will occur in case of fire, explosions and spillages, resulting from heavy road accidents. The quantity of the emissions depends on the size of the accident - i.e. on its duration and on the quantity of the substance, participating in the accident and can not be projected.

4.4.3.2. Waters

Emissions of hazardous substances during NST operation and their falling into the surface and underground waters

The impact of the motorway on the water component during operation is brought down to the removal of the surface rain water from the road lanes, which will be polluted with dust, particles from worn out tyres and some heavy metals, which will fall into the rain waters from the air, from emissions in the waters from the use of deicing substances under winter conditions, emissions from non-regulated landfills around the roadway, waste waters from the carwashes (if such will be built), the petrol stations and the places for eating and resting, and other emissions from the decomposition of waste, accumulated in the roadside trenches because of their irregular cleaning.

Emissions of hazardous substances during extraordinary situations

Emergency situations can occur during the construction as well as during the operation of the motorway. They can occur upon disconnection of water pipelines for drinking and waste waters, upon spillages of oils and fuel-lubrication materials, spilling of powder like products with aggressive and non-aggressive impact, catastrophes, fires, etc.

In such case petrol products will fall into the water bodies, eventually aggressive substances will be dissolved or these that have non-aggressive impact will be suspended. The latter will be especially dangerous if the disastrous (extraordinary) situations are in combination with a rainfall or snowfall, upon which all gases, which are in the atmosphere and pollute the air, will get dissolved.

4.4.3.3. Waste

Waste, obtained during site operation

The road infrastructure and the transport by themselves are not sources of waste. Such are formed only at the places of rest along NST route. Due to that as a result of the operation of North Speed Tangent of Sofia city the expectations are that a significantly lower quantity of waste will be generated compared with these during the construction, which are expected to be mainly household waste.

The construction waste will be generated from supporting and repair works on the motorway route, as well as during the construction and repair of the servicing sites, located along NST.

The quantity of the generated waste during the operation of the North Speed Tangent of Sofia city can not be determined at this stage, since it is still not known what and how many petrol stations, roadside restaurants and other service providing sites will be built along the road.

Waste, obtained during emergency situations

In case of emergency situations or road accidents different types of liquid hazardous waste can be generated, which could spill over the roadway and the roadside areas. The spilled waste will be collected using adsorbents. Thus formed hazardous waste agglomerates and adsorbents will be collected and transported to a company, which has a license to render them harmless.

4.4.4. RISKY ENERGY SOURCES – NOISE, VIBRATIONS, RADIATION

The prognostic assessment of the impacts on the environment covers two main stages of the implementation of the investment alternative:

• During the construction – noise, vibrations during excavation works, dumping of the soil layer, foundation, building of the route and the facilities on it. These factors refer to the possible impact on the construction workers, as well as on the population in the nearest settlements to the construction site.

• During NST operation - noise, vibrations, effect from anti-noise barriers, etc. The pointed impacts have effect mainly on the population, inhabiting areas near the motorway.

The projection for the noise load and its impact on the neighbouring territories refer to settlements at a distance 40 m from the motorway under the normal site operation. There, values up to and higher than 70 dBA are expected during the day when heavy transport vehicles are passing, which exceed the noise limit values for settlements.

The implementation of the "Zero alternative" will not lead to better conditions with regard to the noise factor at these and other settlements, since the investment intention is aiming at modernizing the transport lines and at the introduction of modern technologies related to the road pavements and at denoising.

Conclusion has been made that from view point of the projection for the impact of physical factors on the environment and human health, the implementation of the investment intention will improve the transport conditions in the region and at international and European level, while observing the requirements for the noise level in the settlements, implementing denoising technologies.

4.5. HEALTH-HYGIENIC ENVIRINMENTAL CONDITIONS

The prognostic assessment of the health-hygienic environmental conditions, the health-hygienic protection of the population and the lowering of the health risk is accomplished at two stages – the construction stage and the operation stage of the North Speed Tangent of Sofia city. For the purpose updated data for the population within the route scope and the results from the projected analyses and assessments in previous developments of the metropolitan Municipality, as well as data and results from similar developments and own research.

Projection and assessment of the impacts during the construction

The main construction-installation and finishing works during the construction of North Speed Tangent - from the terrain preparation to the recultivation of the damaged landscapes and the putting into operation of the site will cause changes in some of the components and the environmental factors, which are directly or indirectly related to the human health. The more important of these are described, analyzed and assessed in this section.

Noise

It is one of the leading factors, exercising effect on the health of the workers on the site. According to reference data the noise, generated by excavators, heavy trucks and drilling rigs is within the range from 80 to 98 dBA. Therefore, the noise levels at the separate job places of the site will exceed the limit values of the noise levels at the job place of 87 dBA. The noise has negative impact on the nervous and cardio-vascular systems, as well as on the hearing.

Toxic gases and dust

Emission of dust with different fraction composition is observed. The emitted dust has coarse dispersion and its main composition is amorphous silicon dioxide - i.e. it is not silicosis dangerous. They affect mainly the workers on the site. Most dangerous for the human health are the finest dust particles called "respiration" fraction (size of the particle below 2 microns). It is measured separately from the total dust concentration and the hygienic assessment is based on it. *Therefore, the dust in the atmospheric air at the job places is the second by virtue of importance risky and leading for the workers on the site after the noise*.

During the construction waste gases are emitted from the combustion processes of the engines. They will have insignificant influence because the work is in the open and there is an opportunity for drift away the gas pollutants by the air streams, retention of these pollutants can occur in case of temperature inversions, fogs and windlessness, when they will remain in the air for a longer time above the working section.

Vibrations

They are another risk factor for the workers on the site. The total transporttechnological and transport vibrations are mainly in the low-frequency range and are characterized with damages of the locomotory system and the vestibular function. The continued action of the vibrations above the limit values of exposure is related to functional and pathological damages. The result is occupational disease-vibration disease.

Unfavourable microclimate (work in the open)

Under these conditions the risk is for the workers in the open, as well as for the drivers of the heavy mechanization vehicles, where there are no heated cabs. The danger during the summer months upon air temperatures above 30°C is from overheating of the organism and the occurrence of heat and sun stroke. This leads to violation of the thermoregulation, violation of the water-salt balance, which is expressed in general excitement, headache, meningeal symptoms, collapse and comatose states. During the winter months the long exposure to minus temperatures may lead to colds, neuritis, neuralgia, local and total freezing of the organism.

EIA Report contains the conditions, under which the workers on the site will not be exposed to the harmful impact of the factors from the work environment and no health risk will be created. The conditions, which should be implemented during the operation of the road routes with the aim to lower the noise load of the population in the nearby areas, are specified.

Additionally it is underlined that the population of the closest settlements will not be exposed to the impact of any of these factors, emitted during the construction of the NST, as well as to their combined, complex, cumulative and remote effect.

Projection and assessment of the impacts during the operation

The route of the North Speed Tangent passes to the north from the regulation boundary of Sofia city and will be implemented through new building and contemporary technologies for the building of roads from similar high class, meeting the EU requirements. This route with a total length of 16.460 km is tangential to existing production zones and passes through non-built territories, located at a remote distance from the existing settlements and protected areas. It crosses the territory of the following regions within the scope of the Metropolitan Municipality – Vrabnitsa, Serdika, Nadezhda, Novi Iskar, Kremikovtsi, Iskar and Pancharevo. Envisioned development zones with AGDP of Sofia and the Metropolitan Municipality.

Noise, vibrations, effect from the anti-noise barriers, etc. are expected during NST operation. The impact of the different factors is discussed in a sequence, corresponding to their importance for the environment and the population health protection.

The noise is the most serious pollutant of the environment, especially around motorways, due to which its generation and distribution is an object of additional studies depending on multiple supplementary factors – relief, surrounding spaces, traffic intensity, road pavement type, incl. behaviour of the drivers of the motor transport vehicles, etc. This is reflected on the quality of life in the neighbouring settlements and on the health of the people due to which an alternative, located remotely from the existing inhabitation zones is sought with the project.

The effect of the vibrations from the traffic of heavy transport vehicles will be felt most in the sections near the two-level facilities.

The projection for the noise load and its impact on the neighbouring territories refer to settlements at a distance lower than 40 m from the motorway under normal site operation. There, values up to up to and higher than 70 dBA are expected during the day when heavy transport vehicles are passing, which exceed the noise limit values for settlements.

During the operation of the road routes measures should be implemented to decrease the noise load of the population in the nearby areas, which is attained with the building of noise insulation barriers at the places where the housing regions are located in immediate proximity to the motorway, lowering the noise levels through maintenance of the transport vehicles themselves, as well as of the road pavements, introduction of noise protection windows, barriers, greening and other design solutions where above the standard noise levels for the settlements are established.

In the EIA Report the effect from the **anti-noise barriers** is discussed and their advantages and deficiencies are pointed. The main requirements towards the noise protection barriers are listed. There are no special requirements regarding the type of the material, which is used for the building of the barriers on the motorways. This is individual choice, which is usually based on certain factors such as outlook (aesthetics), stability, maintenance, costs and in some cases even preferences of the citizens in the region.

The communication artery North Speed Tangent will improve drastically the **atmospheric air** quality in the region of the existing traffic along the north arc of the Ring road, since the transport stream (especially the heavy transit) will increase the average speed of passing with a thermally stable regime of work of the engines, which in its turn lowers the quantity of the discharged hazardous substances. Finally, this improves the hygienic parameters of the atmospheric air of the settlements.

The modelling of the dispersion of the pollutants from the motor transport vehicles on the new NST route shows that only the nitrogen oxides will have direct negative impact on definite <u>narrow</u> sections along the road.

The expected impact will be lasting, continuous, with limited scope, far from settlements, affects agricultural lands and the servitude of the facility. The degree of impact is **low**.

Expected impact on the health of the population from the operation of the North Speed Tangent

This impact is determined as one with local territorial scope, insignificant degree of impact, abiding by the limiting initiatives presented in EIAR with duration and frequency during the operation stage. Cumulative and synergic impacts on the health of the population in the NST region: not expected.

4.6. SUPPOSABLE IMPORTANT CUMULATIVE IMPACTS

Cumulative are the accumulated impacts (positive and negative, direct and indirect, short term and long term), provoked by diverse activities in the region, while each single impact can be insignificant if taken independently but in combination with other impacts can have important consequences. Similar impacts can occur from increased traffic volume of the motor transport vehicles along the North Speed Tangent (NST), the combined effect of multiple agricultural measures, leading to more intensive production and use of chemicals, etc.

The cumulative impacts include time factor since they should express the effect on the environmental components and the health as a result of the changes from past, present and sufficiently projectable future activities, which in this case will be related with the implementation of the envisioned development plans near the North Speed Tangent according to AGDP of Sofia city and the metropolitan Municipality.

During the building and operation of North Speed Tangent with length 16.460 km and width 30 m in its bigger part, no cumulative effects are expected, which are related to changes in the *climate and microclimate* due to the fact that such changes can bring to only very large implementations and changes in the environment with significant and lasting effect.

There is joint effect from the implementation of the investment proposal with impacts from the traffic along the North Ring Road on the quality of the atmospheric air (QAA). There is no cumulative impact since 40% of the loaded traffic long the European transport corridor X is overtaken by NST. Significantly reduced are the gas emissions from the traffic under the thermally stable mode of operation of the engines of the motor transport vehicles due to the possibility the transport vehicle to maintain permanently high speeds along the transport facility. This allows the natural capacities of the atmosphere to self-clean itself – i.e. not to have retention of pollutants in its ground layer.

Cumulative impacts will occur as a result of distribution of the effect on the *waters* and on the adhering soils, hence - on the biodiversity. They may have different significance – temporary during the implementation of the construction works and permanent – during the motorway operation, short-term and mid-term during the construction works and long-term – during the motorway operation, but will always have negative effect.

The expected cumulative impacts regarding the *earth bowels* may be due to the untimely recultivation of the batters and the adhering terrains, postponement of the greening initiatives – covering with bushes and vegetation or geotextile. If

Report on EIA for North Speed Tangent, city of Sofia from km 0⁺⁰⁰⁰ to km16⁺⁴⁶⁰ NON-TECHNICAL SUMMARY

some secondary geological phenomena will be excluded, for which recommendations for discontinuation have been given, the eventual changes in the geological base can not unambiguously be evaluated as negative due to the fact that after the completion of the construction the terrain will be shaped in a way to guarantee the future stability of the neighbouring spaces. Additionally, for the prevention of erosion processes, both in the preliminary studies as well as in EIAR, there is a description of measures for surface water removal in avoidance of additional cumulative effects.

The cumulative effects for *minerals and ores* component are related to expected accumulation of noise loads during the operation of the ballast quarries thanks to the availability of traffic and additional machinery. The envisioned anti-noise barriers around the NST route guarantee the protection of the housing territories near which passing is accomplished. The bigger part of the ballast quarries are far from the NST route.

According to the expert opinion regarding the *lands and soils* no cumulative effects during the construction and operation of the North Speed Tangent are expected.

The same is also valid for the *landscape*, but there such impacts are expected to have lasting positive effect after the completion of the construction and the recultivation of the neighbouring territories. After the building of the NST conditions for increasing of the mutually complementing effects through appropriate terrain modelling will be created, proper greening and revealing of the beautiful views towards the city and the mountains.

The implementation of the investment proposal will not have negative cumulative effect on the *biological diversity*, since no significant cumulative effects on the plant and animal world are expected.

The protection, disclosure and exposure of the *cultural heritage*, parallel to the construction of the North Speed Tangent or immediately after that, improvement of the access to sites, deprived from access to transport at the moment can have only positive environmental effect in the future. The indirect effect of the investment project on the territorially remote cultural monuments can be assessed as positive and the expectations are that they will turn into an important environmental component, strengthening its identity. In total, the expected indirect and synergic impacts on the system of cultural heritage are expected to be positive, since as a result of them the aesthetic value of the environment will increase and new visitors will be attracted.

Known cumulative effects can be expected from the action of some of the *natural factors*. In case of torrential rains the processes of landslide and landslip are intensified, which had unfavourable effect on the soils and the vegetation. In case of eventual earthquake or another natural calamity and damaging of the wholeness of the facility or of the pavement, which impedes the traffic, the rescue operations are endangered and the risk for the health and life of the affected population is increased. As a result of the destruction of elements of the facilities and eventual failure of the sewerage network there is a probability for leakage of polluted waste waters, which can pollute the soils and the underground waters. Another group of factors, related to *road accidents* during the motorway operation can also have cumulative effect, expressed in the parallel pollution of surface waters, soils, underground waters and destruction of the vegetation.

In the opinion of the experts regarding the "*Waste*" factor no cumulative impacts are expected.

The noise is one of the components of the complex of unfavourable factors for the population of the region, through which the North Speed Tangent passes,. Its harmful effect is not smaller than this of the remaining factors, polluting the environment, although at first sight it is something "intangible" and because of that is not perceived as so dangerous. The harmful effect of the noise starts from 60 dBA. Serious disturbances are obtained at levels above 90 dBA. Depending on the intensity, frequency range and the noise nature, as well as the individual predisposition and the duration of its effect, it can exert to one degree or another negative influence on the human organism as a whole, simultaneously damaging the hearing, the nervous system, lower the work capacity, the concentration and in this sense it can be discussed as a factor with cumulative impact on the health of the people. It has certain effects on the animal world as well.

Within the scope of NST there are no objects and facilities, sources of harmful *ionizing and non-ionizing radiations*, due to which there is no expectation for their combination with other impacts, which could lead to cumulative impact affecting the health of the population.

A part of the permanent pollutants of the atmospheric air, emitted by the automobile traffic in the combustion process, exercise simultaneous effect on the *human organism* – i.e. they have combined effect.

Thus, the carbon oxide increases the toxicity of the vapour-gas-aerosol mixtures due to irritation of the respiratory center and hypoxia. There is increased risk upon its combination with the nitrogen oxides. The combined exposition of carbon oxide, nitrogen and sulphur oxides lead to increase (potentializing) of the toxic effect.

Together with the combined action of toxic substances there are data for complex action - e.g. combination of *noise with exposition of heavy metals* (lead). Here the talk is about additive action - i.e. summing of the effect. In this case there is a higher risk of health deviations for permanently travelling drivers regardless of the low concentrations of chemical pollutants and noise.

For more of the discussed atmospheric pollutants there are data for remote (on the generation) and cancerogenic effect – *lead, cadmium, poly-aromatic hydrocarbons, nitrogen dioxide.* They refer to the probable cancerogenes for people - 2A group from the List of the chemical cancerogenes for people", (NH) and the Regulation on Hazardous Chemical Substances.

The heavy metals (Pb, Cd) have cumulative effect since they form depots, which under definite conditions again pass into the blood and can drastically increase the biologically limiting allowable concentrations (BLAC), creating the picture of poisoning from different degree.

The results from the analysis and the evaluation of the supposable significant impacts on the environmental components and factors on the biological diversity, mineral diversity, cultural heritage, landscape and the health-hygienic conditions and the population are summarized in a tabular format in the EIA Report.

5. METHODOLOGIES USED BY THE DIFFERENT EXPERTS FOR ANALYSIS AND ASSESSMENT OF THE ENVIRINMENTAL COMPONENTS AND FACTORS WITH QUOTED SOURCES, IN WHICH THEY HAVE BEEN PUBLISHED

For the development of EIA Report for the investment proposal of the Metropolitan Municipality, related to the building of North Speed Tangent, section 0^{+000} km to 16^{+460} km some common methods, which are typical for this type of assessment, have been used:

- Documentary analysis of text, graphical and numerical information;
- Complex multifactor analysis of natural and anthropogenic environmental components and their interactions;
- Group complex expert assessment;
- Geographic information system;

• Methodologies for environmental impact assessment, published in the country and on the Internet page of DG "Environment", incl. these, which are used for evaluation of projects for building TEN sections in other European countries.

All used methodologies, instructions, standards and active legislation are given in a separate section of EIAR "Used sources of information".

Additionally in EIAR specific methods are listed, which have been used by the individual experts for the analysis and assessment of the impacts of the separate environmental components and factors, biological diversity, cultural heritage and health-hygienic environmental conditions.

6. MEASURES, ENVISIONED TO PREVENT, DECREASE AND WHERE POSSIBLE TO DISCONTINUE THE HARMFUL IMPACTS ON THE ENVIRONMENT. MEASURES IMPLEMENATION PLAN.

Based on the conducted studies of the North Speed Tangent, carried out consultations and examined documentation related to the topic and the investment proposal, as well as on the performed analyses, projection and evaluation of the supposable significant environmental impacts, using the above mentioned methods the measures which need to be undertaken to prevent, decrease and where possible to discontinue the harmful environmental impacts from the implementation of the investment proposal have been systematized.

They are directed mainly towards two stages – the construction of the North Speed Tangent and its operation, following the sequence of the assessment by components and factors. For some components though there are also recommendations for the next stages of research and design, as well as measures for preventing harmful impacts in case of calamities and accidents. The plan for their implementation is presented in a tabular format.

EIAR contains detailed description of the envisioned measures by environmental components and factors, biological diversity, cultural-historic heritage and health-hygienic environmental conditions.

The plan for implementation of the most important measures, envisioned to prevent, decrease or where possible discontinue the harmful impacts on the environmental components, the mineral and biological diversity, cultural heritage, landscape and the population while implementing the investment proposal for the construction of the North Speed Tangent, Sofia from km 0^{+000} to km 16^{+460} is presented in a tabular format.

No	Measures	Period (phase)	Expected result
		of	

		implementation			
	Atmospheric air				
1.	Building of watering system for the maintenance of sufficient moisture in the operating sections during the dry summer and autumn months and watering of the places with intensive dust emission	Construction	Non-allowance of excess in the dust emissions		
2.	Regular use of mobile watering systems (with truck transport) for watering the technological roads near the site	Construction	Limiting dust emission from the transport		
3.	Upon transportation of bulk dust-like materials the transported material should be covered with canvas	Construction			
4.	The engines of the used machinery and dumpers should be with certificate according to EURO V standards	Construction	Limiting the gas emissions from engines		
5.	Avoidanceofexplosionsunderunfavourablemeteorologicalconditions:presenceoffog(temperatureinversions)andstrongwinds directed towards the settlements	Construction	Protection of the health and life of people and animals		
6.	Development of plan for measurement of total dust and FPM_{10} once during the construction.	Construction	Revealingtheeffectivenessoftheundertakenmeasures		
7.	Implementation of the rules for checking the fitness of the facility and its design flow rate	Operation	Non-allowance of increased gas emissions under low traffic speeds		
8.	Development of plan for atmospheric air monitoring – measurement at least once per year of the hazardous substances from the transport at specified sensitive spots of the transport facility within 5-year period	Operation	Non-allowance of increased gas emissions due to the automobile traffic		
9.	Control of the atmospheric air pollutants also at the nearest housing territories, most of all at these, which are located in violation of the normatively determined hygienic-	Operation	Non-allowance of increased gas emissions due to the automobile traffic		

Report on EIA for North Speed Tangent, city of Sofia from km 0⁺⁰⁰⁰ to km16⁺⁴⁶⁰ NON-TECHNICAL SUMMARY

	protection zones.		
10.	Development of emergency plan and	Upon	Non-allowance of
	the procedures for non-allowance of	emergency	increased gas
	traffic jam along the facility route	situations	emissions under
	during accidents, providing alternative		low traffic speeds
	traffic routes		
	Waters		
1.	Observance of all proposals of the	Design, Detailed	Protection of the
	investment alternative, related to the	Design phase	water bodies
	drainage of the motorway		against pollution
2.	Monitoring and control of the	Construction	Protection of the
	performed construction works: earth,		water bodies
	rock, concrete, installation, etc. with		against pollution
	the aim to protect the environment		
3.	Ongoing monitoring of the qualities of	Construction	Obtaining data
	the water bodies during the		for the degree of
	construction		pollution of the
			water bodies
4.	Periodical monitoring of qualities of	Operation	Obtaining data
	the water bodies during the operation		for the degree of
	of the motorway		pollution of the
			water bodies
5.	Timely cleaning of the snow from the	Operation	Ensuring safe
	roadway using appropriate detcing		trainc conditions
6	Agents.	Onanation	Droughting the
0.	Relidening sale and signaling the	Operation	rick for polluting
	sections with maximal fisk for polluting the water bodies		the water bodies
	For the water bodies	ala	the water boules
1	Eurin Down	Easibility study	Finalization of
1.	eventual special measures with regard	and design -	the founding
	to the implementation of the "zero	next phase	method and
	cycle" of the sites	next phase	structures'
	cycle of the sites		guarantee
2.	In the zones with high underground	Construction	Preventing
	water along the river terraces. or in		complications
	case of deep founding. measures for		related to the
	preliminary drainage of the		founding
	construction ditches and water		0
	pumping should be envisioned.		
3.	Timely covering of the batter slopes of	Construction	Avoiding the
	the artificial trenches with bushes and		activation of
	grass		landslides and
	the artificial trenches with bushes and grass		activation of landslides and
			erosion processes
----	---	--------------	---
4.	In swampy sections the layer of swamp clays and peat should be replaced with suitable materials	Construction	Raisingthestabilityofstructures
	Mineral dive	rsity	
1.	Planning and contracting the use of inert materials from the neighbouring ballast quarries	Construction	Decreasingthescopeofdistributionofnoiseandpollutants
	Lands and s	oils	F
1.	Determination of the places for temporary dumping of the soil from the humus horizons and of the earth masses from the sub-humus horizons of the permanently affected areas	Construction	Protection of the humus substrate for further ecological and sustainable use
2.	Development of project for recultivation of the damaged terrains and utilization of the residual hummus substrate (after shaping the batters and their preparation for grassing	Construction	
3.	Removal of construction waste from the temporary construction strip and soil recultivation within the scope of the construction sites	Construction	Protection of the soils against pollution
4.	Use of chain construction machines instead of wheeled; immediate grassing of the batters	Construction	Protection of the recultivated sections against erosion and ensuring the batters' stability during the time
5.	Depositing the residual substrate from the sub-humus horizon at a depot for construction materials	Construction	Preservation of the productivity of the nearby located agricultural lands
6.	Performing deep ploughing with layer turnover in combination with organic fertilization within the boundaries of the construction strip; subsequent raising of crops with deeply penetrating root system	Construction	Preservationoftheecologicalfunctionsofsoilsandmaintenanceofthenaturaland

7.	Maintenance of the grassy vegetation especially in the sections with big slopes, endangered by erosion	Operation	semi-natural habitats within the scope of impact of the investment site. Protection of the vegetation, atmospheric air, lands and soils
8.	Maintenance of the wood buffers parallel to the road; Avoiding the grazing of animals near the fencing of the motorway	Operation	against pollutionCreationofhealthierenvironment,limitingthehealth risk or thepopulation
	Landscap	e	
1.	Development of integrated plan for landscape recultivation, which should include the measures, envisioned in part 6.	Simultaneously with the development of the Detailed Design	Integration of all activities for remediating the damages
2.	GIS spatial analyses pursuant to the design route and determination of visibility zones and visual corridors, accents in the landscape and hiding of bad views	Research and design	Ensuring good visual bonding with the surrounding landscape and safe traffic (optical tracing)
3.	Selection of the places for 2 sites for temporary stay with regard to the traffic safety and best visibility for far- off perspectives	Research and design	Strengthening the environmental identity and provision of places for short rest
4.	Modelling the terrain for changes in the micro-relief around the route and creation of anti-noise barriers	Construction	Improving the noise insulation conditions and the landscape design
5.	Selection of anti-noise barriers in compliance with the scale and nature of the landscape	Design and construction	Providing visibility towards the surrounding

			landscape at he	
			places of bilateral	
			closing of the	
			motorway	
6.	Planting appropriately selected	Recultivation	Creating	
	vegetation pursuant to the	Operation	conditions for	
	recommendations described in it.6.	Ĩ	sunning of the	
			roadway to dry	
			the pavement	
			Improving the	
			outlook of the	
			surrounding	
			landscape	
7.	Strict observance of the	During all	Preservation of	
	implementation of AGDP of Sofia and	phases	the natural and	
	the metropolitan Municipality to	Ongoing	agricultural	
	observe the envisioned development		landscapes	
	regimes without build up.		_	
	Cultural heri	tage		
1.	Additional studies, finalization of the	Construction	Limiting the risk	
	route and the location of the cultural		from the impact	
	valuables. Action plan in case of		of the	
	eventual development of non-		construction	
	documented archaeological sites		activities on the	
			cultural heritage	
			during the initial	
			works for the	
			building of the	
			road junction and	
			geological studies	
			preceding the	
			construction	
2.	Developing plan for appropriate	Construction	Deceasing the	
	shaping of the territory between		unfavourable	
	Vrazhdebna quarter and NST		visual effect and	
			noise in the zone	
3.	Projecting the possible impacts of the	Operation	Preventing	
	vibrations and the other factors and		harmful impacts	
	their cumulative impact in zones		on archaeological	
	located near to cultural monuments (at		monuments	
	a distance up to 200 m from the route)			
	Biological dive	ersity		
	Vegetation			

	Cleaning the terrain and excavation works, building the facility			
1.	Preservation of maximally adhering	Design	Preserved	
	territories and the existing vegetation	Construction	adhering	
	against damage and trampling,		vegetation	
	especially the woody and bushy		8	
	vegetation			
2.	Precise marking of the approaches of	Design	Preserved	
	the relevant machinery to the work	Construction	adhering	
	sites		vegetation	
3.	Non-allowing the use of the territories	Design	Preserved	
	adhering to the route for temporary	Construction	adhering	
	deposition of earth masses,		vegetation	
	construction materials and waste		C	
4.	Preservation of the humus layer, where	Design	Reuse in case of	
	possible	Construction	recultivation	
Prep	paration of the terrain and building of t	he drainage syste	m; building of the	
facil	ities ; laying of the pavements; shapin	ng of the adherin	g banquettes and	
serv	itudes ad reinforcement of the batters	; installation of th	e facility and the	
road	signs, the information elements and he	lighting		
1.	Preservation of maximally adhering	Design	Preserved	
	territories and the existing vegetation	Construction	adhering	
	against damage and trampling,		vegetation	
	especially the woody and bushy			
	vegetation			
2.	Precise marking of the approaches of	Design	Preserved	
	the relevant machinery to the work	Construction	adhering	
	sites		vegetation	
3.	Non-allowing the leaving of residual	Construction	Preserved	
	construction materials after the		adhering	
	completion of the relevant activity		vegetation	
Was	te, generated during the construction	and the places for	or their collection	
and	dumping	Γ		
1.	Precise determination of the sites for	Design	Preserved	
	temporary waste dumping. The	Construction	adhering	
	territories should be within the route		vegetation	
	framework and not within the adhering			
	territories. Schedule for their			
	transportation.			
2.	Non-allowance of spillages of fuel-	Design	Preserved	
	lubricating materials	Construction	adhering	
			vegetation	
	Measures for removal of environment	al damages result	ing from the	
	implemented construction.			

	Recultivation of the sections affected by the construction.		
1.	The recultivation should be with plant species from the area in order to preserve the biological diversity, which is natural and typical for the Sofia floristic region	Design Construction	Preservation of the biodiversity typical for the region
2.	Non-allowance of import of plant species, which are alien for the region	Design Construction	Preservation of the biodiversity typical for the region
3.	Non-allowance of penetration of invasive species	Recultivation Operation	Preservation of the biodiversity typical for the region
4.	Envisioning anti-erosion measures to protect the soil layer	Design Construction	Preserved soil layer for normal development of the vegetation cover
5.	Performing monitoring on he restoration processes after the completion of the construction	Design Operation	Preservation of the biodiversity typical for the region
	Greening of the dividing and	l the adhering strip	<i>DS</i>
1.	The grassing and the landscape shaping in the riverside zones should be accomplished with woody and bushy local species, typical for the Sofia floristic region to preserve the natural biodiversity, which is typical for the region.	Design Construction	Preservation of the biodiversity typical for the region
2.	Non-allowance of the import of plant species, which are alien for the region	implementation of the grassing Operation	Preservation of the biodiversity typical for the region
3.	Performance of monitoring on the restoration processes after the completion of the construction	Design Operation	Preservation of the biodiversity typical for the region
	Measures to limit harmful impa	cts during the oper	ration
1.	Envisioning green belt around the route to limit the passing of hazardous emissions into the adhering territories,	Design	Ensuring better living conditions of the

	lowering the light and heat impact caused by the traffic of motor transport		environment for vegetation cover
2.	vehicle. No treatment of the envisioned green	Ongoing	development Preservation of
	and recultivated territories with herbicides. The limiting of the growth should be accomplished through mechanical cleaning – mowing, pruning		the territory and the adhering vegetation cover against pollution and destruction
3.	No overtreatment of the road pavement with anti-icing preparations	Ongoing	Preservation of the territory and the adhering vegetation cover against pollution and destruction
4.	Strict observance of the fire precaution rules	Design Operation	Preservation of the territory and the adhering vegetation cover against pollution and destruction
	Waste	I	
1.	The excavated earth masses and the separated humus are stored separately at preliminary determined for these purposes depots	During the construction	Decreasing the impact and protecting the soils against pollution
2.	Preliminary planning and positioning only within the servitude zone of sites for location of ditches, storing areas for inert materials, humus depots and depots for inappropriate materials with he aim to avoid negative impact on sensitive zones	Construction	Decreasing the impact and protecting the soils against pollution. Avoiding the negative impact on sensitive zones
3.	Generated "hazardous' waste (fluorescent tubes, other lamps containing mercury (luminescent lamps)) on the territory of the site should be collected in environmentally friendly manner and should be delivered to licensed companies to	Construction Operation	Non-allowing pollution of the environment with hazardous waste

	render them harmless		
4.	The hazardous waste should be collected in suitable closed containers	Construction Operation	Non-allowing pollution of the environment with hazardous waste
5.	Ensuring suitable containers for the collection of the household waste and organizing their timely transportation to the household waste depot of the Metropolitan Municipality	Construction Operation	Non-allowing pollution of the environment with hazardous waste
6.	Implementing system for separate collection of the recyclable components of the household waste with the aim to reduce (minimize) their quantity	Construction Operation	Ensuring waste management according to the normative requirements
7.	The volley pollutions with different types of liquid and solid dangerous waste/substances, generated under emergency situations or road accidents should be collected only by specialized organizations and should be delivered for rendering harmless by licensed entities in compliance with the type of the waste materials	Construction Operation	Non-allowing pollution of the environment with hazardous waste
8.	The waste should be stored temporarily on sites with foundations made from sealed insulation material	Construction	Non-allowing pollution of the soils and eventually of the underground waters
9.	Non-allowing the dumping of earth masses and other construction waste in gullies or other concave earth shapes	Construction Operation	Non-allowing pollution of the neighbouring adhering territories
10.	Dully cleaning the sites for temporary storage of inert materials and construction waste	Construction	Non-allowing pollution with waste
11.	All temporary depots should be cleaned and recultivated after the completion of the construction	Construction	Non-allowing pollution with waste
12.	Non-usage of unserviceable road- construction machinery and equipment	Construction during repair	Non-allowing environmental

	to reduce pollution with oils and greases from leakages	works and operation	pollution with waste
13.	The change of the worked-off oils and the repair of the construction mechanization should be carried out by specialized facilities (auto-repair shops, garages, appropriately equipped sites, etc.) to reduce to minimum the risk from the impact of these wastes on the environment	Construction during repair works and operation	Non-allowing environmental pollution with waste
14.	The transportation of the wastes from the site should be accomplished via roads/route, preliminary determined and coordinated with Metropolitan Municipality	Construction	Non-allowing pollution with waste
15.	During transportation of light fractions of construction materials no open transport vehicles should be used; if such will be used they should be covered with nets or canvas	Construction	Non-allowing pollution with waste
16.	The workers for the collection and storage of the generated wastes, especially the hazardous ones, should be equipped with individual protection means	Construction	Observing the conditions for occupational safety and health at work. Human health protection.
17.	Timely cleaning of the roads for access to the NST route from spilled bulky loads or other dangerous substances	Construction	Non-allowing pollution with waste
18.	Timely cleaning of the terrains along the NST route from waste	Construction and repair works during operation	Non-allowing pollution with waste
19.	During the construction all illegal pollutions in the region of the site should be liquidated	Construction	
20.	Measures against emergency pollution with waste of the terrains adhering to the site should be taken	Construction	Non-allowing pollution of the neighbouring territories
21.	Implementation of the Waste Management Program of the Metropolitan Municipality	Construction Operation	Ensuring waste management according to the normative

			•
			requirements
22.	Development and implementation of	Construction	Ensuring waste
	Waste management program on the site		management
	during the construction of NST, and		according to the
	Waste transportation plan. The		normative
	Program and the Plan should not		requirements
	contradict the Waste Management		
	Program of the Metropolitan		
	Municipality		
23.	Including in the system of organized	Operation	Ensuring waste
	waste collection and waste		management
	transportation all servicing units, which		according to the
	will build NST		normative
			requirements
24.	Timely cleaning of NST from spilled	Operation	Non-allowing
	bulky loads and other hazardous	1	pollution with
	substances		waste
25.	The organization maintaining the	Operation	Non-allowing
	riverside area should regularly	- F	pollution with
	undertake inspections and clean from		waste
	waste the ditches as well as the		() us to
	territories adhering to NST		
26	During the construction of the	Operation	Ensuring waste
20.	servicing sites along NST the measures	operation	management
	provided for the NST construction		according to the
	phase applicable to the relevant site		normative
	should be observed		requirements
	should be observed		Non allowing
			nollution with
			pollution with
	Natural substances and pro	oogoo Fanthauak	waste
1	Indural substances and pro	Cesses. Earinquak	Lowering the
1.	requirements to the design of the	Design	Lowering the
	fequilities with record to asignic imposts		Seisinic fisk
2	Tacinities with regard to setsmic impacts	Onematica	Carrientesine
Ζ.	Ensuring high flow rate of the transport	Operation	Guaranteeing
	vehicles after high intensity		traffic safety
	eartnquakes		
1	Risky energy s	ources	
1.	Building of noise-killing barriers in the	Design	Decreasing the
	places, where the housing quarters Are	Construction	harmful impact
	located in immediate proximity to the		of the noise on
ļ	motorway		the population
2.	Decreasing the noise levels through	Operation	Decreasing the

	maintenance of the transport vehicles themselves, as well as of the road		harmful impact of the noise on
	pavements		the population
3.	Introducing noise-protection barriers, greening and other design solutions at the places, where above the standard values of the noise levels for the settlements are established	Design Construction Operation	Decreasing the harmful impact of the noise on the population
4.	Monitoring the noise in the urbanized territories in compliance with the requirements of the normative documents	Operation	Achieving compliance between the noise loading and the normative requirements
5.	Control of local noise sources from sites, against which an appeal has been submitted to the Ministry of Health (MH) or to the Regional Public Health Protection and Control Inspectorate (RPHPCI)	Operation	Achieving compliance between the noise loading and the normative requirements
6.	Creation of dossiers of the sites – local noise sources, which are not object of control on the part of CFSF and CNFSG	Operation	Achieving compliance between the noise loading and the normative requirements
7.	Preparation of annual report on the noise load in the monitored settlements	Operation	Decreasing the harmful impact of the noise on the population
8.	Control on the implementation (by the regions) of the measures fir reducing the noise exposure of the population, recommended by RPHPCI	Operation	Achieving compliance between the noise loading and the normative requirements
1	Health-hygienic c	onditions	
1.	The workers should be provided with the necessary work clothes and personal protection means and trained for their proper use o the relevant job places.	During the whole construction period	Decreasing the harmful impact of the noise on the population
2.	In case of unfavourable climate –	Upon	Protecting the

	summer above 30°C and winter –	unfavourable	health of the
	minus temperatures for the workers in	temperatures	workers –
	the open on the site – a regime of work		prevention of the
	and rest should be implemented		cumulative
			impact of the
			harmful factors
3.	Building of noise-killing barriers in the	Upon signals	Protecting the
	places, where the housing quarters Are	from citizens or	health of the
	located in immediate proximity to the	upon	workers in the
	motorway – NST, i.e. in the zones of	development of	affected
	acoustic discomfort	noise maps, in	territories.
		case of noise	Limiting the
		levels in the	harmful impact
		settlement	of the high noise
		above the limit	levels on the
		values,	human beings
		determined with	
		Regulation No	
		6/2006	
4.	Creation of green forestation belts on	Operation	Protecting the
	both sides of the motorway to absorb		health of the
	the bigger part of the atmospheric		people working
	pollutants		and living near he
			motorway, as
			well as of those
			travelling on it
5.	Maintenance of the wholeness of the	Operation	Protecting the
	asphalt cover for non-allowance of		health of the
	secondary dust emission of the		people working
	atmospheric air		and living near he
			motorway, as
			well as of those
			travelling on it

7. CONCLUSION

The team that have developed EIAR for the investment proposal for building North Speed tangent of Sofia city from km 0^{+000} to km 16^{+460} includes legally qualified experts-professionals with up-tod-date Bulgarian and international experience in the field of EIA and EA. Modern methods for analysis, synthesis and reflection of the results, consultations and meetings with specialists from institutions of national and local level have been used in the process of work.

More than 400 sources of information have been examined to study the concrete investment proposal, to update the normative base and to use the most recent positive experience from the European countries related to motorway impact assessment.

EIA Report is prepared in compliance with the requirements of the active normative base. All environmental components and factors, as well as their interrelations have been studied, and measures for their decrease and removal have been proposed.

The conclusions of the individual experts can be synthesised in the following manner:

• During the motorway construction with regard to the environmental component "*Atmospheric air*" the expected impact on the environment and public health will be limited and within he frameworks of the normative requirements if measures to lower the exposure are implemented and if the recommendations of this Report are observed.

• As a result of the implementation of the investment proposal no significant change in the hydrological and hydro-geological conditions are expected, as well as changes in the *water quality (surface and underground)* if all conditions are strictly observed during the design, building and operation of the motorway, as well as the measures for the protection of the surface and underground waters from pollution during the construction and operation of the motorway are implemented.

• If some secondary geological phenomena are excluded, for which EIAR contains recommendations for prevention, the probable changes in the *geological base* can not be explicitly assessed as negative due to the fact that after the completion of the construction the terrain is shaped in a way, which guarantees the future stability of the neighbouring spaces. Additionally, for the prevention of the erosion processes, in the preliminary studies as well as in the recommendations in EIAR measures to remove the surface waters are described, with which additional cumulative impacts will be avoided.

• There are no expectations for negative impacts on the *mineral diversity* from the construction and operation of NST. The location of the ballast quarries in the proximity of the route will allow the use of inert materials against smaller transportation costs, at shorter transport distances, which will reduce the scope of the affected territories and population by transport noise and pollution.

• In conclusion from the analysis and the prognostic assessment of the potential impacts the summarized conclusion can be made that with regard to the *soil resources* (ecosystem functions, fertility, land use) no essential and

Report on EIA for North Speed Tangent, city of Sofia from km 0⁺⁰⁰⁰ to km16⁺⁴⁶⁰ NON-TECHNICAL SUMMARY

significant differences in the supposable impacts resulting g from the implementation of the Sofia Ring Road alternative (SRR-M35 and CCR G12) due to which preference is given to the selected as more efficient NST alternative.

• The conducted analysis of the *landscape* components, of its nature and structure, sensitivity and importance show that it can overtake the envisioned function without drastic changes in the functioning of the neighbouring territories. Having in mind that the main objective of the project, which is in compliance with the modern trends for road construction, it can be suggested that there are conditions for the achievement of this objective – improvement of the transport-communication links in the area, which guarantees sustainable environmental development and landscape protection.

• The protection, development and exposure of the *cultural heritage* in parallel with the construction of the North Speed Tangent or immediately after that, the improvement of he access to sites, deprived from transport access as of now, can only have positive impact on the environment in the future. The indirect impact of the investment project on the territorially remote cultural monuments can be assessed as positive and they are expected to turn into important environmental component, strengthening its identity.

• The prognostic assessment for the expected changes in the *vegetation cover* and the composition of the species upon implementation of the investment proposal is that it will lead to fully destroying the vegetation cover on the terrains, occupied by the motorway route. The impact on the grass cover outside the envisioned route during the construction process will be significantly damaged as a result of the tumbling by the machinery. In case of recultivation of damaged terrains and strict observance of all necessary measures for decrease and prevention of the negative impacts and the reflection of the recommendations of this report, no significant impacts on the plant world outside the territory envisioned for the motorway are expected.

• As far as the *animal world* is concerned, with regard to it the negative impacts are unavoidable, directly on populations or part of them or indirectly through destruction of their biotops. If passes are envisioned and implemented, recultivation of the terrains around the motorway and appropriate greening of the terrains after completion of the construction performed, as well as all planned measures in EIAR implemented – these impacts will be minimized.

• The site is outside the scope of *protected territories and areas* pursuant to NATURA 2000 and in case of observance of all conditions for building, operation and recultivation are observed, no significant impacts on the natural

Report on EIA for North Speed Tangent, city of Sofia from km 0⁺⁰⁰⁰ to km16⁺⁴⁶⁰ NON-TECHNICAL SUMMARY

habitats and species, object of protection in the zones, are expected. Also, no negative impact on the protection objectives within the protected areas is expected.

• The studies and observations of the *natural processes and phenomena*, taking place in this part of the Sofia Valley, show that during design in observance of the geological, hydro-geological and hydrological conditions, the risk for the occurrence of extreme situations and calamities to endanger the facility, the built sites on the neighbouring territories, and the life of the population will drastically reduce;

• The *seismic risk* will decrease if the normative requirements for the design of the facilities for seismic impacts are implemented, which is a primary obligation for designers and builders to guarantee the integrity of the road structure and the functional fitness of the bridge facilities.

• The investment alternative for the building of the North Speed Tangent of Sofia city will not lead to a negative impact of the *wastes* on the environment, its components and the human health, if they are collected, stored, transported and rendered harmless in a reliable manner and according to the prescriptions.

• From the analysis and assessment of the supposable impacts of the road alternatives fro view point of the projection for the impact of *physical factors* on the environment and human health, the implementation of the investment proposal will improve the transport conditions in the region, as well as on international and European level, and the requirements towards the noise levels in the settlements can be observed implementing noise-killing technologies.

• During NST implementation the local population in the neighbouring settlements and quarters will not be exposed to the harmful impacts, to which the workers on the site will be exposed, for which a program in compliance with the legislative requirements for healthy and safe labour conditions should be developed. The *health-hygienic* conditions will improve and the health risk for the population will decrease significantly during the operation period after the implementation of the prescribed health protection measures.

In their conclusions all experts point out that there are no expectations for significant unfavourable cumulative impacts as a result of accumulated impacts (positive and negative, direct and indirect, long-term and short-term), provoked by the diverse activities in the NST zone and by the interaction of different factors.

Report on EIA for North Speed Tangent, city of Sofia from km 0⁺⁰⁰⁰ to km16⁺⁴⁶⁰ NON-TECHNICAL SUMMARY

The building of the North Speed Tangent pursuant to the selected alternative will have enormous *social-economic* importance. It will be a modern expressive linear structure in the cultural landscape, which will improve the communication-transport system of the metropolitan Municipality, increase the population mobility, and bring the capital of the country closer to the modern cities in Europe.

The timely recultivation, ecological site operation and the implementation of the measures, proposed in part 6 of EIAR will prevent and/or reduce the negative impacts, ensure the observance of the environmental quality norms and will prevent the unfavourable effects on the health of the population and the staff. A big part of them can be implemented even during the next phase of research and design.

Having in mind the above presented justification and the conclusion of the experts about the significant social and economic effect, as well as about the role of this section from the European transport network for the development of the capital city, we propose to the Honoured High Expert Environmental Council of MEW to accept the developed EIAR and to approve the implementation of the investment proposal for the building of the site "North Speed Tangent of Sofia city from km 0⁺⁰⁰⁰ to km 16⁺⁴⁶⁰ with Employer – the Metropolitan Municipality.

TEAM LEADERS:

Prof. Dr. Arch. V. Troeva Assoc. Prof. Dr. Eng. M. Radenkova

COMPANY MANAGER:

Prof. Dr. Arch. V. TRoeva

Sofia, May, 2010





СТОЛИЧНА ОБЩИНА



ГЛАВЕН АРХИТЕКТ

НА СОФИЯ

НАГ - София No: ИБК-92-00-14 10.04.2009 10.04.2009

N



Edited by Foxit PDF Editor Copyright (c) by Foxit Corporation, 2003 - 2010 For Evaluation Only.

0BOLY - 7318 14.04, 2019. София ...

ДO МИНИСТЪРА НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

уведомление за инвестиционно намерение

от СТОЛИЧНА ОБЩИНА гр. София 1000 ул. Сердика № 5 ИН 000696327

Пълен пощенски адрес: гр. София 1000 ул. Сердика № 5 тел: 9238 310, 981 13 21 Факс: 980 67 41 Управител или изпълнителен директор на фирмата-възложител: арх. Петър Диков, Главен архитект Лице за контакти: инж. Петър Терзиев, ОП "Софпроект" – ОГП, София, Зона Б5 бл. 11 Тел: 920 68 62; 920 30 77

Уважаеми г-н Министър,

Уведомяваме Ви, че СТОЛИЧНА ОБЩИНА има следното инвестиционно предложение:

Характеристика на инвестиционното предложение:

1.Резюме на предложението

В съответствие с проучванията, направени на ниво Общ устройствен план на гр. София и Столична община и съпътстващите плана схеми и анализи, СТОЛИЧНА ОБЩИНА е взела решение за приоритетно изграждане на Северна скоростна тангента (ССТ) с цел изнасяне на транспортните потоци извън централната градска част и улесняване създаването на по-добри радиални връзки към центъра на града. Проектът за Северна скоростна тангента ще бъде

скоростна тангента (ССТ) с цел изнасяне на транспортните потоци извън централната градска част и улесняване създаването на по-добри радиални връзки към центъра на града. Проектът за Северна скоростна тангента ще бъде изготвен в съответствие с изискванията за инвестиционни проекти за пътната инфраструктура, съфинансирани от програма ИСПА, Кохезионния и Структурните фондове на ЕС.

Трасето преминава северно от регулационната граница на гр. София и ще бъде изпълнено посредством ново строителство и съвременни технологии за строеж на пътища от подобен висок клас, удовлетворяващи изискванията на ЕС. Това трасе с обща дължина от 16.400 km, тангира до съществуващи производствени зони и преминава през незастроени територии, отдалечено от съществуващите селища и защитени зони. То пресича територията на следните райони в обхвата на Столична община - Връбница, Сердика, Надежда, Нови Искър, Кремиковци, Искър и Панчарево.

Предложеното в проекта за Изменение на ОУП на гр. София и Столична община (Окончателен проект) трасе за изграждането на Северната скоростна тангента на гр. София преминава през територии с преобладаващ равнинен терен, което позволява по-лесно да бъдат постигнати изискванията на Наредба № 1 за проектиране на пътища (обн. ДВ бр.47/09.06.2000 г.) за осигуряване безопасността на движението и намаляване на рисковете, тъй като отсъствието на сложни релефни форми и ограничители ще даде възможност да се развият по-добре проектните елементи на пътя в план и профил и ще се осигури добро "оптическо водене" на пътя за ориентацията на водачите на моторни превозни средства.

Според микроклиматичното райониране на София районът, в който попада инвестиционното предложение, е в ниската част на Софийското поле, която се характеризира с преобладаващи западни и северозападни ветрове. Средната скорост на вятъра през зимно-пролетния сезон се колебае от 3 до 4.5 m/s, а в края на лятото и началото на есента - от 1.5 до 3 m/s. Климатичните условия на средата са благоприятни, поради преминаването на пътя в еднородни участъци на Софийското поле със сходен микроклимат и отсъствие на такива екстремни промени и различия, които биха затруднили движението и биха създали риск за движението от евентуални внезапни обледявания на пътната настилка.

Преобладават земеделските земи 3-та и 6-та бонитетна категории, представени от почвените различия: излужени смолници, тежко песъчливоглинести и леко глинести и алувиално-ливадни почви, леко, средно и тежко песъчливо-глино-глинести.

От изготвените схеми на защитените територии и зони към проекта за Изменение на ОУП на гр. София и Столична община (Окончателен проект), към неговата Екологична оценка и Оценката за съвместимост става ясно, че в обхвата на разработката не попадат защитени територии и зони по Натура 2000. Няма данни за наличие на културно-исторически паметници и обекти в тази зона.

Съгласно проучванията, предхождащи изготвянето на инвестиционния проект, северна скоростна тангента на гр. София е заключена между околовръстния път и започва на запад при km 0+000, (Западна тангента), пресичайки го отново при km 16+400. на изток (източна тангента). Проектните габарити на пътя са 6 ленти за активно движение и 2 ленти за принудително спиране. В участъка ще бъдат разположени и съответните възли за обслужване на града и прилежащите промишлени зони. Тези възли ще бъдат разположени на отстояния, съответстващи на изискванията за пътища от подобен клас.

Транспортното натоварване е изчислено на базата на преобладаващо участие на леки автомобили - 85-87% от натоварването, 3-5% автобуси, 3.5- 4.5% товарни композиции.

Направената икономическа оценка на алтернативите за изграждане на транспортните връзки в северната част на Столична община, изготвена от "Виа План" ООД, София (септември 2007 г.), също дава предимство на варианта, при който Северната скоростна тангента ще се развие като част от европейската комуникационно-транспортна мрежа. Освен посочените по-горе предимства за устройството на териториите, този вариант се развива в по-къс с около 6 km участък.

Екологичната оценка на Изменението на ОУП на гр. София и Столична община оценява тази алтернатива като по-благоприятна от гледна точка на социалноикономическото въздействие върху развитието на общината и цялостното въздействие върху околната среда, биоразнообразието и здравно-хигиенните условия.

С реализирането на инвестиционното предложение се очаква значително да се подобри транспортното обслужване на столичния град, като се изградят необходимите комуникационно-транспортните връзки с различни части на града и страната.

/посочва се характера на инвестиционното предложение, в т.ч. дали е за ново строителство, дейности и технологии, разширение и/или промяна на производствената дейност, съгласно изискванията на раздел I и III от глава шеста на Закона за опазване на околната среда /обн. ДВ, бр.91/25.09.2002 г., последно изменение ДВ бр. 77 от 27.09.2005 г. срок на действие на предложението/

2. Описание на основните процеси, капацитет, производителност (т/год. готова продукция), обща използвана площ.

Основните процеси, които ще съпътстват изграждането на северната скоростна тангента на гр. София са свързани с етапите на строителството – трасиране на пътя и разчистване на терена, изкопни и насипни работи; подготовка на терена и изграждане на системата за отводняване; изграждане на съоръженията; полагане на настилките; оформяне на прилежащите банкети и сервитути и укрепване на откоси; монтаж на съоръженията и знаците по пътя, информационните елементи и осветлението в участъците, където това е предвидено; рекултивация на засегнатите от строителството участъци; ограждане и озеленяване на разделителната и прилежащите ивици, в съответствие с изискванията за безопасност на движението.

Общата дължина на участъка в границите на столична община е 16.400 km.

Връзка с други съществуващи и одобрени с устройствен или друг план дейности в обхвата на въздействие на обекта на инвестиционното предложение:

Проектът за Северна скоростна тангента (ССТ) на гр. София се изготвя в съответствие с Изменението на Общия устройствен план на гр. София и Столична община, (2008 – 2009 г.) за което са изготвени Екологична оценка и Оценка за съвместимост на Предварителния и на Окончателния проект. Общият устройствен план е в процес на одобряване, нанесени са всички корекции, в резултат на препоръки от двете оценки, от обществените обсъждания и от ОЕСУТ на Столична община.

Местоположение на площадката /населено място, община, квартал, поземлен имот, собственост, близост до или засягане на защитени територии, очаквано трансгранично въздействие, схема на нова или промяна на съществуваща пътна инфраструктура /

Трасето на Северната скоростна тангента преминава през територията на Столична община, в непосредствена близост до северната регулационна граница на града. Заедно с предвидените към него съоръжения то попада в следните райони – Връбница, Сердика, Надежда, Нови Искър, Кремиковци, Искър и Панчарево.

Съгласно предвижданията на Изменението на ОУП на гр. София и Столична община ССТ ще преминава през територии, които попадат в зона "Ссб" (през промяна на предназначението им като земеделски земи и с определени възможности за застрояване съгласно ЗУЗОС/ ДВ бр.106/27.12.2006) и в зона "Ссп" (земеделска зона със специфичен режим – без промяна на предназначението на земеделската земя, допускащ освен допустимото за зона "Ссб" застрояване и такова за обслужване на аграрен туризъм и отдих).

Природни ресурси, предвидени за използване по време на строителството и експлоатацията:

Основен природен ресурс, който най-много ще бъде засегнат по време на строителството и експлоатацията е земята. По време на строителството и след изграждането на магистралата в обсега на нейното трасе ще се получи запечатване на почвите, а в зоната за обслужване на строителните дейности (ивици, успоредни на трасето на магистралата), ще се получи вторично уплътняване на почвите и техногенно замърсяване с вредни вещества, поради което се предвиждат и съответните рекултивационни мероприятия за възстановяване на почвите и ландшафта. Измененията на топографията на терена и свързаната с това трайна промяна във водния режим ще бъдат регулирани с проучванията за отводняването на пътя и реализирането на необходимите съоръжения за регулиране на отвеждането на повърхностните и подземните води. Генерираните значителни количества земни маси по време на строителството ще бъдат извозвани на определени от Столична община

Отпадъци, които се очаква да се генерират:

При осъществяване на инвестиционното намерение "Скоростна северна тангента, гр. София", количеството отпадъци, генерирани по време на строителството ще имат приоритет в сравнение с тези генерирани по време на експлоатацията. По време на строителството ще се генерират предимно строителни отпадъци, за които Столична община е необходимо да даде разрешение за депонирането им на депо за строителни отпадъци. Битовите отпадъци, които се генерират по време на строителството и по време на експлоатацията ще се събират, извозват и третират съвместно с всички битови отпадъци на община София.

Моля да ни информирате за необходимите действия, които трябва да предприемем, по реда на глава шеста от Закона за опазване на околната среда.

Прилагам:

- 1. Документи, доказващи уведомяване на съответната/съответните община/ общини, район/райони и кметство или кметства и на засегнатото население (копие от писма) /съгласно изискванията на чл.4, ал. 2 на Наредбата, приета с ПМС № 59/2003г., изм. и доп., ДВ, бр. 3 от 2006 г./.
- 2. Други приложения:
 - Скица извадка от проекта за изменение на ОУП на гр. София и Столична община в 1:10 000.
 - Схема на разположението на трасето на северна скоростна тангента на гр. София

Уведомител:

арх. Петър Диков Главен архитект на С София .

СТОЛИЧНА ОБЩИНА



ГЛАВЕН АРХИТЕКТ НА СОФИЯ

÷2,

НАГ - София No: ИБК-92-00-14 10.04.2009 10.04.2009



ДО Г-Н ВАЛЕНТИН КОТОВ КМЕТ НА РАЙОН НОВИ ИСКЪР

гр. Нови Искър, пк 1281, ул. "Искърско дефиле" № 123, тел: 991 4226, 991 4287, факс 991 4806, 991 4316 e-mail: noviiskar_@abv.bg

У В Е Д О М Л Е Н И Е за инвестиционно намерение

от СТОЛИЧНА ОБЩИНА гр. София 1000 ул. Сердика № 5 ИН 000696327

Пълен пощенски адрес: гр. София 1000 ул. Сердика № 5 тел: 9238 310, 981 13 21 Факс: 980 67 41 Управител или изпълнителен директор на фирмата-възложител: арх. Петър Диков, Главен архитект Лице за контакти: инж. Петър Терзиев – Директор на ОП "Софпроект – ОГП", София, Зона Б5 бл. 11, вх.Б, ет.17 тел: 920 68 62; 920 30 77

Уважаеми г-н Кмет,

Уведомяваме Ви, че СТОЛИЧНА ОБЩИНА има следното инвестиционно предложение:

Характеристика на инвестиционното предложение:

1. Резюме на предложението

В съответствие с проучванията, направени на ниво Общ устройствен план на гр. София и Столична община и съпътстващите плана схеми и анализи, СТОЛИЧНА ОБЩИНА е взела решение за приоритетно изграждане на Северна скоростна тангента (ССТ) с цел изнасяне на транспортните потоци извън централната градска част и улесняване създаването на по-добри радиални

централната градска част и улесняване създаването на по-добри радиални връзки към центъра на града. Проектът за Северна скоростна тангента ще бъде изготвен в съответствие с изискванията за инвестиционни проекти за пътната инфраструктура, съфинансирани от програма ИСПА, Кохезионния и Структурните фондове на ЕС.

Трасето преминава северно от регулационната граница на гр. София и ще бъде изпълнено посредством ново строителство и съвременни технологии за строеж на пътища от подобен висок клас, удовлетворяващи изискванията на ЕС. Това трасе с обща дължина от 16.400 km, тангира до съществуващи производствени зони и преминава през незастроени територии, отдалечено от съществуващите селища и защитени зони. То пресича територията на следните райони в обхвата на Столична община - Връбница, Сердика, Надежда, Нови Искър, Кремиковци, Искър и Панчарево.

Предложеното в проекта за Изменение на ОУП на гр. София и Столична община (Окончателен проект) трасе за изграждането на Северната скоростна тангента на гр. София преминава през територии с преобладаващ равнинен терен, което позволява по-лесно да бъдат постигнати изискванията на Наредба № 1 за проектиране на пътища (обн. ДВ бр.47/09.06.2000 г.) за осигуряване безопасността на движението и намаляване на рисковете, тъй като отсъствието на сложни релефни форми и ограничители ще даде възможност да се развият по-добре проектните елементи на пътя в план и профил и ще се осигури добро "оптическо водене" на пътя за ориентацията на водачите на моторни превозни средства.

Според микроклиматичното райониране на София районът, в който попада инвестиционното предложение, е в ниската част на Софийското поле, която се характеризира с преобладаващи западни и северозападни ветрове. Средната скорост на вятъра през зимно-пролетния сезон се колебае от 3 до 4.5 m/s, а в края на лятото и началото на есента - от 1.5 до 3 m/s. Климатичните условия на средата са благоприятни, поради преминаването на пътя в еднородни участъци на Софийското поле със сходен микроклимат и отсъствие на такива екстремни промени и различия, които биха затруднили движението и биха създали риск за движението от евентуални внезапни обледявания на пътната настилка.

Преобладават земеделските земи 3-та и 6-та бонитетна категории, представени от почвените различия: излужени смолници, тежко песъчливоглинести и леко глинести и алувиално-ливадни почви, леко, средно и тежко песъчливо-глинести.

От изготвените схеми на защитените територии и зони към проекта за Изменение на ОУП на гр. София и Столична община (Окончателен проект), към неговата Екологична оценка и Оценката за съвместимост става ясно, че в обхвата на разработката не попадат защитени територии и зони по Натура 2000. Няма данни за наличие на културно-исторически паметници и обекти в тази зона.

Съгласно проучванията, предхождащи изготвянето на инвестиционния проект, северна скоростна тангента на гр. София е заключена между околовръстния

път и започва на запад при km 0+000, (Западна тангента), пресичайки го отново при km 16+400. на изток (източна тангента). Проектните габарити на пътя са 6 ленти за активно движение и 2 ленти за принудително спиране. В участъка ще бъдат разположени и съответните възли за обслужване на града и прилежащите промишлени зони. Тези възли ще бъдат разположени на отстояния, съответстващи на изискванията за пътища от подобен клас.

Транспортното натоварване е изчислено на базата на преобладаващо участие на леки автомобили - 85-87% от натоварването, 3-5% автобуси, 3.5- 4.5% товарни композиции.

Направената икономическа оценка на алтернативите за изграждане на транспортните връзки в северната част на Столична община, изготвена от "Виа План" ООД, София (септември 2007 г.), също дава предимство на варианта, при който Северната скоростна тангента ще се развие като част от европейската комуникационно-транспортна мрежа. Освен посочените по-горе предимства за устройството на териториите, този вариант се развива в по-къс с около 6 km участък.

Екологичната оценка на Изменението на ОУП на гр. София и Столична община оценява тази алтернатива като по-благоприятна от гледна точка на социалноикономическото въздействие върху развитието на общината и цялостното въздействие върху околната среда, биоразнообразието и здравно-хигиенните условия.

С реализирането на инвестиционното предложение се очаква значително да се подобри транспортното обслужване на столичния град, като се изградят необходимите комуникационно-транспортните връзки с различни части на града и страната.

/посочва се характера на инвестиционното предложение, в т.ч. дали е за ново строителство, дейности и технологии, разширение и/или промяна на производствената дейност, съгласно изискванията на раздел I и III от глава шеста на Закона за опазване на околната среда /обн. ДВ, бр.91/25.09.2002 г., последно изменение ДВ бр. 77 от 27.09.2005 г. срок на действие на предложението/

2. Описание на основните процеси, капацитет, производителност (т/год. готова продукция), обща използвана площ.

Основните процеси, които ще съпътстват изграждането на северната скоростна тангента на гр. София са свързани с етапите на строителството – трасиране на пътя и разчистване на терена, изкопни и насипни работи; подготовка на терена и изграждане на системата за отводняване; изграждане на съоръженията; полагане на настилките; оформяне на прилежащите банкети и сервитути и укрепване на откоси; монтаж на съоръженията и знаците по пътя, информационните елементи и осветлението в участъците, където това е предвидено; рекултивация на засегнатите от строителството участъци; ограждане и озеленяване на разделителната и прилежащите ивици, в съответствие с изискванията за безопасност на движението.

Общата дължина на участъка в границите на столична община е 16.400 km.

Връзка с други съществуващи и одобрени с устройствен или друг план дейности в обхвата на въздействие на обекта на инвестиционното предложение:

Проектът за Северна скоростна тангента (ССТ) на гр. София се изготвя в съответствие с Изменението на Общия устройствен план на гр. София и Столична община, (2008 – 2009 г.) за което са изготвени Екологична оценка и Оценка за съвместимост на Предварителния и на Окончателния проект. Общият устройствен план е в процес на одобряване, нанесени са всички корекции, в резултат на препоръки от двете оценки, от обществените обсъждания и от ОЕСУТ на Столична община.

Местоположение на площадката /населено място, община, квартал, поземлен имот, собственост, близост до или засягане на защитени територии, очаквано трансгранично въздействие, схема на нова или промяна на съществуваща пътна инфраструктура /

Трасето на Северната скоростна тангента преминава през територията на Столична община, в непосредствена близост до северната регулационна граница на града. Заедно с предвидените към него съоръжения то попада в следните райони – Връбница, Сердика, Надежда, Нови Искър, Кремиковци, Искър и Панчарево.

Съгласно предвижданията на Изменението на ОУП на гр. София и Столична община ССТ ще преминава през територии, които попадат в зона "Ссб" (през промяна на предназначението им като земеделски земи и с определени възможности за застрояване съгласно ЗУЗОС/ ДВ бр.106/27.12.2006) и в зона "Ссп" (земеделска зона със специфичен режим – без промяна на предназначението на земеделската земя, допускащ освен допустимото за зона "Ссб" застрояване и такова за обслужване на аграрен туризъм и отдих).

Природни ресурси, предвидени за използване по време на строителството и експлоатацията:

Основен природен ресурс, който най-много ще бъде засегнат по време на строителството и експлоатацията е земята. По време на строителството и след изграждането на магистралата в обсега на нейното трасе ще се получи запечатване на почвите, а в зоната за обслужване на строителните дейности (ивици, успоредни на трасето на магистралата), ще се получи вторично уплътняване на почвите и техногенно замърсяване с вредни вещества, поради което се предвиждат и съответните рекултивационни мероприятия за възстановяване на почвите и ландшафта. Измененията на топографията на терена и свързаната с това трайна промяна във водния режим ще бъдат регулирани с проучванията за отводняването на пътя и реализирането на необходимите съоръжения за регулиране на отвеждането на повърхностните и подземните води. Генерираните значителни количества земни маси по време на строителството ще бъдат извозвани на определени от Столична община депа за земни маси, а част от тях ще бъдат използвани за рекултивация на терени в съседство.

При осъществяване на инвестиционното намерение "Скоростна северна Отпадъци, които се очаква да се генерират: тангента, гр. София", количеството отпадъци, генерирани по време на строителството ще имат приоритет в сравнение с тези генерирани по време на експлоатацията. По време на строителството ще се генерират предимно строителни отпадъци, за които Столична община е необходимо да даде разрешение за депонирането им на депо за строителни отпадъци. Битовите отпадъци, които се генерират по време на строителството и по време на експлоатацията ще се събират, извозват и третират съвместно с всички битови отпадъци на община София.

Моля да ни информирате за необходимите действия, които трябва да предприемем, по реда на глава шеста от Закона за опазване на околната

среда.

Прилагам:

- 1. Документи, доказващи уведомяване на съответната/съответните общини, райони и/или кметства и на засегнатото население (копие от писма) /съгласно изискванията на чл.4, ал. 2 на Наредбата, приета с ПМС № 59/2003г., изм. и доп., ДВ, бр. 3 от 2006 г./.
- Други приложения:
- Скица извадка от проекта за изменение на ОУП на гр. София и Столична община в 1:10 000.
 - Схема на разположението на трасето на северна скоростна тангента на гр. София

Уведомител:







СТОЛИЧНА ОБЩИНА



ГЛАВЕН АРХИТЕКТ НА СОФИЯ

VA. Серлика <u>Ба</u>

, 19

НАГ - София No: ИБК-92-00-14 10.04.2009 N: 10.04.2009



ДО Г-Н МЛАДЕН МЛАДЕНОВ КМЕТ НА РАЙОН ВРЪБНИЦА

София 1229, ж.к."Надежда" 3, бул."Хан Кубрат", бл.328, вх.Б, тел, факс: 934 6661

УВЕДОМЛЕНИЕ

за инвестиционно намерение

от СТОЛИЧНА ОБЩИНА

гр. София 1000 ул. Сердика № 5 ИН 000696327

Пълен пощенски адрес: гр. София 1000 ул. Сердика № 5 тел: 9238 310, 981 13 21 Факс: 980 67 41 Управител или изпълнителен директор на фирмата-възложител: арх. Петър Диков, Главен архитект Лице за контакти: инж. Петър Терзиев – Директор на ОП "Софпроект – ОГП", София, Зона Б5 бл. 11, вх.Б, ет.17 тел: 920 68 62; 920 30 77

Уважаеми г-н Кмет,

Уведомяваме Ви, че СТОЛИЧНА ОБЩИНА има следното инвестиционно предложение:

Характеристика на инвестиционното предложение:

1.Резюме на предложението

В съответствие с проучванията, направени на ниво Общ устройствен план на гр. София и Столична община и съпътстващите плана схеми и анализи, СТОЛИЧНА ОБЩИНА е взела решение за приоритетно изграждане на Северна скоростна тангента (ССТ) с цел изнасяне на транспортните потоци извън

централната градска част и улесняване създаването на по-добри радиални връзки към центъра на града. Проектът за Северна скоростна тангента ще бъде изготвен в съответствие с изискванията за инвестиционни проекти за пътната инфраструктура, съфинансирани от програма ИСПА, Кохезионния и Структурните фондове на ЕС.

Трасето преминава северно от регулационната граница на гр. София и ще бъде изпълнено посредством ново строителство и съвременни технологии за строеж на пътища от подобен висок клас, удовлетворяващи изискванията на ЕС. Това трасе с обща дължина от 16.400 km, тангира до съществуващи производствени зони и преминава през незастроени територии, отдалечено от съществуващите селища и защитени зони. То пресича територията на следните райони в обхвата на Столична община - Връбница, Сердика, Надежда, Нови Искър, Кремиковци, Искър и Панчарево.

Предложеното в проекта за Изменение на ОУП на гр. София и Столична община (Окончателен проект) трасе за изграждането на Северната скоростна тангента на гр. София преминава през територии с преобладаващ равнинен терен, което позволява по-лесно да бъдат постигнати изискванията на Наредба № 1 за проектиране на пътища (обн. ДВ бр.47/09.06.2000 г.) за осигуряване безопасността на движението и намаляване на рисковете, тъй като отсъствието на сложни релефни форми и ограничители ще даде възможност да се развият по-добре проектните елементи на пътя в план и профил и ще се осигури добро "оптическо водене" на пътя за ориентацията на водачите на моторни превозни средства.

Според микроклиматичното райониране на София районът, в който попада инвестиционното предложение, е в ниската част на Софийското поле, която се характеризира с преобладаващи западни и северозападни ветрове. Средната скорост на вятъра през зимно-пролетния сезон се колебае от 3 до 4.5 m/s, а в края на лятото и началото на есента - от 1.5 до 3 m/s. Климатичните условия на средата са благоприятни, поради преминаването на пътя в еднородни участъци на Софийското поле със сходен микроклимат и отсъствие на такива екстремни промени и различия, които биха затруднили движението и биха създали риск за движението от евентуални внезапни обледявания на пътната настилка.

Преобладават земеделските земи 3-та и 6-та бонитетна категории, представени от почвените различия: излужени смолници, тежко песъчливо-глинести и леко глинести и алувиално-ливадни почви, леко, средно и тежко песъчливо-глинести.

От изготвените схеми на защитените територии и зони към проекта за Изменение на ОУП на гр. София и Столична община (Окончателен проект), към неговата Екологична оценка и Оценката за съвместимост става ясно, че в обхвата на разработката не попадат защитени територии и зони по Натура 2000. Няма данни за наличие на културно-исторически паметници и обекти в тази зона.

Съгласно проучванията, предхождащи изготвянето на инвестиционния проект, северна скоростна тангента на гр. София е заключена между околовръстния

път и започва на запад при km 0+000, (Западна тангента), пресичайки го отново при km 16+400. на изток (източна тангента). Проектните габарити на пътя са 6 ленти за активно движение и 2 ленти за принудително спиране. В участъка ще бъдат разположени и съответните възли за обслужване на града и прилежащите промишлени зони. Тези възли ще бъдат разположени на отстояния, съответстващи на изискванията за пътища от подобен клас.

Транспортното натоварване е изчислено на базата на преобладаващо участие на леки автомобили - 85-87% от натоварването, 3-5% автобуси, 3.5- 4.5% товарни коли и 5.5-6.5% товарни композиции.

Направената икономическа оценка на алтернативите за изграждане на транспортните връзки в северната част на Столична община, изготвена от "Виа План" ООД, София (септември 2007 г.), също дава предимство на варианта, при който Северната скоростна тангента ще се развие като част от европейската комуникационно-транспортна мрежа. Освен посочените по-горе предимства за устройството на териториите, този вариант се развива в по-къс с около 6 km участък.

Екологичната оценка на Изменението на ОУП на гр. София и Столична община оценява тази алтернатива като по-благоприятна от гледна точка на социалноикономическото въздействие върху развитието на общината и цялостното въздействие върху околната среда, биоразнообразието и здравно-хигиенните условия.

С реализирането на инвестиционното предложение се очаква значително да се подобри транспортното обслужване на столичния град, като се изградят необходимите комуникационно-транспортните връзки с различни части на града и страната.

/посочва се характера на инвестиционното предложение, в т.ч. дали е за ново строителство, дейности и технологии, разширение и/или промяна на производствената дейност, съгласно изискванията на раздел I и III от глава шеста на Закона за опазване на околната среда /обн. ДВ, бр.91/25.09.2002 г., последно изменение ДВ бр. 77 от 27.09.2005 г. срок на действие на предложението/

2. Описание на основните процеси, капацитет, производителност (т/год. готова продукция), обща използвана площ.

Основните процеси, които ще съпътстват изграждането на северната скоростна тангента на гр. София са свързани с етапите на строителството – трасиране на пътя и разчистване на терена, изкопни и насипни работи; подготовка на терена и изграждане на системата за отводняване; изграждане на съоръженията; полагане на настилките; оформяне на прилежащите банкети и сервитути и укрепване на откоси; монтаж на съоръженията и знаците по пътя, информационните елементи и осветлението в участъците, където това е предвидено; рекултивация на засегнатите от строителството участъци; ограждане и озеленяване на разделителната и прилежащите ивици, в съответствие с изискванията за безопасност на движението.

Общата дължина на участъка в границите на столична община е 16.400 km.

Връзка с други съществуващи и одобрени с устройствен или друг план дейности в обхвата на въздействие на обекта на инвестиционното предложение:

Проектът за Северна скоростна тангента (ССТ) на гр. София се изготвя в съответствие с Изменението на Общия устройствен план на гр. София и Столична община, (2008 – 2009 г.) за което са изготвени Екологична оценка и Оценка за съвместимост на Предварителния и на Окончателния проект. Общият устройствен план е в процес на одобряване, нанесени са всички корекции, в резултат на препоръки от двете оценки, от обществените обсъждания и от ОЕСУТ на Столична община.

Местоположение на площадката /населено място, община, квартал, поземлен имот, собственост, близост до или засягане на защитени територии, очаквано трансгранично въздействие, схема на нова или промяна на съществуваща пътна инфраструктура /

Трасето на Северната скоростна тангента преминава през територията на Столична община, в непосредствена близост до северната регулационна граница на града. Заедно с предвидените към него съоръжения то попада в следните райони – Връбница, Сердика, Надежда, Нови Искър, Кремиковци, Искър и Панчарево.

Съгласно предвижданията на Изменението на ОУП на гр. София и Столична община ССТ ще преминава през територии, които попадат в зона "Ссб" (през промяна на предназначението им като земеделски земи и с определени възможности за застрояване съгласно ЗУЗОС/ ДВ бр.106/27.12.2006) и в зона "Ссп" (земеделска зона със специфичен режим – без промяна на предназначението на земеделската земя, допускащ освен допустимото за зона "Ссб" застрояване и такова за обслужване на аграрен туризъм и отдих).

Природни ресурси, предвидени за използване по време на строителството и експлоатацията:

Основен природен ресурс, който най-много ще бъде засегнат по време на строителството и експлоатацията е земята. По време на строителството и след изграждането на магистралата в обсега на нейното трасе ще се получи запечатване на почвите, а в зоната за обслужване на строителните дейности (ивици, успоредни на трасето на магистралата), ще се получи вторично уплътняване на почвите и техногенно замърсяване с вредни вещества, поради което се предвиждат и съответните рекултивационни мероприятия за възстановяване на почвите и ландшафта. Измененията на топографията на терена и свързаната с това трайна промяна във водния режим ще бъдат регулирани с проучванията за отводняването на пътя и реализирането на необходимите съоръжения за регулиране на отвеждането на повърхностните и подземните води. Генерираните значителни количества земни маси по време на строителството ще бъдат извозвани на определени от Столична община депа за земни маси, а част от тях ще бъдат използвани за рекултивация на терени в съседство.

Отпадъци, които се очаква да се генерират:

При осъществяване на инвестиционното намерение "Скоростна северна тангента, гр. София", количеството отпадъци, генерирани по време на строителството ще имат приоритет в сравнение с тези генерирани по време на експлоатацията. По време на строителството ще се генерират предимно строителни отпадъци, за които Столична община разрешение за депонирането им на депо за строителни отпадъци. Битовите отпадъци, които се генерират по време на строителството и по време на експлоатацията ще се събират, извозват и третират съвместно с всички битови отпадъци на община София.

Моля да ни информирате за необходимите действия, които трябва да предприемем, по реда на глава шеста от Закона за опазване на околната среда.

Прилагам:

- 1. Документи, доказващи уведомяване на съответната/съответните общини, райони и/или кметства и на засегнатото население (копие от писма) /съгласно изискванията на чл.4, ал. 2 на Наредбата, приета с ПМС № 59/2003г., изм. и доп., ДВ, бр. 3 от 2006 г./.
- 2. Други приложения:
- Скица извадка от проекта за изменение на ОУП на гр. София и Столична община в 1:10 000.
 - Схема на разположението на трасето на северна скоростна тангента на гр. София

Уведомител:



СТОЛИЧНА ОБЩИНА



ГЛАВЕН АРХИТЕКТ НА СОФИЯ

ул. Сердика 5а тел. 981-13-21

ų,

НАГ - София N No: ИБК-92-00-14 10.04.2009 10.04.2009



До г-н Йордан ТОМОВ Кмет на район ИСКЪР София бул. "Кръстю Пастухов" 18, п.к. 1592, Тел: 979 1310, 979 0711, Факс 872 2062 http://www.raioniskar.bg

УВЕДОМЛЕНИЕ

за инвестиционно намерение

от СТОЛИЧНА ОБЩИНА

гр. София 1000 ул. Сердика № 5 ИН 000696327

Пълен пощенски адрес: гр. София 1000 ул. Сердика № 5 тел: 9238 310, 981 13 21 Факс: 980 67 41 Управител или изпълнителен директор на фирмата-възложител: арх. Петър Диков, Главен архитект Лице за контакти: инж. Петър Терзиев – Директор на ОП "Софпроект – ОГП", София, Зона Б5 бл. 11, вх.Б, ет.17 тел: 920 68 62; 920 30 77

Уважаеми г-н Кмет,

Уведомяваме Ви, че СТОЛИЧНА ОБЩИНА има следното инвестиционно предложение:

Характеристика на инвестиционното предложение:

1.Резюме на предложението

В съответствие с проучванията, направени на ниво Общ устройствен план на гр. София и Столична община и съпътстващите плана схеми и анализи, СТОЛИЧНА ОБЩИНА е взела решение за приоритетно изграждане на Северна скоростна тангента (ССТ) с цел изнасяне на транспортните потоци извън

централната градска част и улесняване създаването на по-добри радиални връзки към центъра на града. Проектът за Северна скоростна тангента ще бъде изготвен в съответствие с изискванията за инвестиционни проекти за пътната инфраструктура, съфинансирани от програма ИСПА, Кохезионния и Структурните фондове на ЕС.

Трасето преминава северно от регулационната граница на гр. София и ще бъде изпълнено посредством ново строителство и съвременни технологии за строеж на пътища от подобен висок клас, удовлетворяващи изискванията на ЕС. Това трасе с обща дължина от 16.400 km, тангира до съществуващи производствени зони и преминава през незастроени територии, отдалечено от съществуващите селища и защитени зони. То пресича територията на следните райони в обхвата на Столична община - Връбница, Сердика, Надежда, Нови Искър, Кремиковци, Искър и Панчарево.

Предложеното в проекта за Изменение на ОУП на гр. София и Столична община (Окончателен проект) трасе за изграждането на Северната скоростна тангента на гр. София преминава през територии с преобладаващ равнинен терен, което позволява по-лесно да бъдат постигнати изискванията на Наредба № 1 за проектиране на пътища (обн. ДВ бр.47/09.06.2000 г.) за осигуряване безопасността на движението и намаляване на рисковете, тъй като отсъствието на сложни релефни форми и ограничители ще даде възможност да се развият по-добре проектните елементи на пътя в план и профил и ще се осигури добро "оптическо водене" на пътя за ориентацията на водачите на моторни превозни средства.

Според микроклиматичното райониране на София районът, в който попада инвестиционното предложение, е в ниската част на Софийското поле, която се характеризира с преобладаващи западни и северозападни ветрове. Средната скорост на вятъра през зимно-пролетния сезон се колебае от 3 до 4.5 m/s, а в края на лятото и началото на есента - от 1.5 до 3 m/s. Климатичните условия на средата са благоприятни, поради преминаването на пътя в еднородни участъци на Софийското поле със сходен микроклимат и отсъствие на такива екстремни промени и различия, които биха затруднили движението и биха създали риск за движението от евентуални внезапни обледявания на пътната настилка.

Преобладават земеделските земи 3-та и 6-та бонитетна категории, представени от почвените различия: излужени смолници, тежко песъчливоглинести и леко глинести и алувиално-ливадни почви, леко, средно и тежко песъчливо-глинести.

От изготвените схеми на защитените територии и зони към проекта за Изменение на ОУП на гр. София и Столична община (Окончателен проект), към неговата Екологична оценка и Оценката за съвместимост става ясно, че в обхвата на разработката не попадат защитени територии и зони по Натура 2000. Няма данни за наличие на културно-исторически паметници и обекти в тази зона.

Съгласно проучванията, предхождащи изготвянето на инвестиционния проект, северна скоростна тангента на гр. София е заключена между околовръстния

път и започва на запад при km 0+000, (Западна тангента), пресичайки го отново при km 16+400. на изток (източна тангента). Проектните габарити на пътя са 6 ленти за активно движение и 2 ленти за принудително спиране. В участъка ще бъдат разположени и съответните възли за обслужване на града и прилежащите промишлени зони. Тези възли ще бъдат разположени на отстояния, съответстващи на изискванията за пътища от подобен клас.

Транспортното натоварване е изчислено на базата на преобладаващо участие на леки автомобили - 85-87% от натоварването, 3-5% автобуси, 3.5- 4.5% товарни коли и 5.5-6.5% товарни композиции.

Направената икономическа оценка на алтернативите за изграждане на транспортните връзки в северната част на Столична община, изготвена от "Виа План" ООД, София (септември 2007 г.), също дава предимство на варианта, при който Северната скоростна тангента ще се развие като част от европейската комуникационно-транспортна мрежа. Освен посочените по-горе предимства за устройството на териториите, този вариант се развива в по-къс с около 6 km участък.

Екологичната оценка на Изменението на ОУП на гр. София и Столична община оценява тази алтернатива като по-благоприятна от гледна точка на социалноикономическото въздействие върху развитието на общината и цялостното въздействие върху околната среда, биоразнообразието и здравно-хигиенните условия.

С реализирането на инвестиционното предложение се очаква значително да се подобри транспортното обслужване на столичния град, като се изградят необходимите комуникационно-транспортните връзки с различни части на града и страната.

/посочва се характера на инвестиционното предложение, в т.ч. дали е за ново строителство, дейности и технологии, разширение и/или промяна на производствената дейност, съгласно изискванията на раздел I и III от глава шеста на Закона за опазване на околната среда /обн. ДВ, бр.91/25.09.2002 г., последно изменение ДВ бр. 77 от 27.09.2005 г. срок на действие на предложението/

2. Описание на основните процеси, капацитет, производителност (т/год. готова продукция), обща използвана площ.

Основните процеси, които ще съпътстват изграждането на северната скоростна тангента на гр. София са свързани с етапите на строителството – трасиране на пътя и разчистване на терена, изкопни и насипни работи; подготовка на терена и изграждане на системата за отводняване; изграждане на съоръженията; полагане на настилките; оформяне на прилежащите банкети и сервитути и укрепване на откоси; монтаж на съоръженията и знаците по пътя, информационните елементи и осветлението в участъците, където това е предвидено; рекултивация на засегнатите от строителството участъци; ограждане и озеленяване на разделителната и прилежащите ивици, в съответствие с изискванията за безопасност на движението.

Общата дължина на участъка в границите на столична община е 16.400 km.

Връзка с други съществуващи и одобрени с устройствен или друг план дейности в обхвата на въздействие на обекта на инвестиционното предложение:

Проектът за Северна скоростна тангента (ССТ) на гр. София се изготвя в съответствие с Изменението на Общия устройствен план на гр. София и Столична община, (2008 – 2009 г.) за което са изготвени Екологична оценка и Оценка за съвместимост на Предварителния и на Окончателния проект. Общият устройствен план е в процес на одобряване, нанесени са всички корекции, в резултат на препоръки от двете оценки, от обществените обсъждания и от ОЕСУТ на Столична община.

Местоположение на площадката /населено място, община, квартал, поземлен имот, собственост, близост до или засягане на защитени територии, очаквано трансгранично въздействие, схема на нова или промяна на съществуваща пътна инфраструктура /

Трасето на Северната скоростна тангента преминава през територията на Столична община, в непосредствена близост до северната регулационна граница на града. Заедно с предвидените към него съоръжения то попада в следните райони – Връбница, Сердика, Надежда, Нови Искър, Кремиковци, Искър и Панчарево.

Съгласно предвижданията на Изменението на ОУП на гр. София и Столична община ССТ ще преминава през територии, които попадат в зона "Ссб" (през промяна на предназначението им като земеделски земи и с определени възможности за застрояване съгласно ЗУЗОС/ ДВ бр.106/27.12.2006) и в зона "Ссп" (земеделска зона със специфичен режим – без промяна на предназначението на земеделската земя, допускащ освен допустимото за зона "Ссб" застрояване и такова за обслужване на аграрен туризъм и отдих).

<u>Природни ресурси, предвидени за използване по време на строителството и експлоатацията:</u>

Основен природен ресурс, който най-много ще бъде засегнат по време на строителството и експлоатацията е земята. По време на строителството и след изграждането на магистралата в обсега на нейното трасе ще се получи запечатване на почвите, а в зоната за обслужване на строителните дейности (ивици, успоредни на трасето на магистралата), ще се получи вторично уплътняване на почвите и техногенно замърсяване с вредни вещества, поради което се предвиждат и съответните рекултивационни мероприятия за възстановяване на почвите и ландшафта. Измененията на топографията на терена и свързаната с това трайна промяна във водния режим ще бъдат регулирани с проучванията за отводняването на пътя и реализирането на необходимите съоръжения за регулиране на отвеждането на повърхностните и подземните води. Генерираните значителни количества земни маси по време на строителството ще бъдат извозвани на определени от Столична община депа за земни маси, а част от тях ще бъдат използвани за рекултивация на терени в съседство.

Отпадъци, които се очаква да се генерират:

При осъществяване на инвестиционното намерение "Скоростна северна тангента, гр. София", количеството отпадъци, генерирани по време на строителството ще имат приоритет в сравнение с тези генерирани по време на експлоатацията. По време на строителството ще се генерират предимно строителни отпадъци, за които Столична община е необходимо да даде разрешение за депонирането им на депо за строителни отпадъци. Битовите отпадъци, които се генерират по време на строителството и по време на експлоатацията ще се събират, извозват и третират съвместно с всички битови отпадъци на община София.

Моля да ни информирате за необходимите действия, които трябва да предприемем, по реда на глава шеста от Закона за опазване на околната среда.

Прилагам:

- 1. Документи, доказващи уведомяване на съответната/съответните общини, райони и/или кметства и на засегнатото население (копие от писма) /съгласно изискванията на чл.4, ал. 2 на Наредбата, приета с ПМС № 59/2003г., изм. и доп., ДВ, бр. 3 om 2006 г./.
- 2. Други приложения:
 - Скица извадка от проекта за изменение на ОУП на гр. София и Столична община в 1:10 000.
 - Схема на разположението на трасето на северна скоростна тангента на гр. София

Уведомител:

арх. Петьр Диков Главенархитект на
СТОЛИЧНА ОБЩИНА



ГЛАВЕН АРХИТЕКТ НА СОФИЯ

ŝ

НАГ - София No: ИБК-92-00-14 10.04.2009 10.04.2009

Nº.



ДО Г-Н ДИМИТЪР ДИМОВ

Кмет на район НАДЕЖДА ул. "Св. Петка Търновска" 9, п.к. 1220, факс 837 64 07 . http://www.so-nadejda.com

УВЕДОМЛЕНИЕ за инвестиционно намерение

от СТОЛИЧНА ОБЩИНА

гр. София 1000 ул. Сердика № 5 ИН 000696327

Пълен пощенски адрес: гр. София 1000 ул. Сердика № 5 тел: 9238 310, 981 13 21 Факс: 980 67 41 Управител или изпълнителен директор на фирмата-възложител: арх. Петър Диков, Главен архитект на СО Лице за контакти: инж. Петър Терзиев – Директор на ОП "Софпроект – ОГП", София, Зона Б5 бл. тел: 920 68 62; 920 30 77

Уважаеми г-н Кмет,

Уведомяваме Ви, че СТОЛИЧНА ОБЩИНА има следното инвестиционно предложение:

Характеристика на инвестиционното предложение:

1.Резюме на предложението

В съответствие с проучванията, направени на ниво Общ устройствен план на гр. София и Столична община и съпътстващите плана схеми и анализи, СТОЛИЧНА ОБЩИНА е взела решение за приоритетно изграждане на Северна скоростна тангента (ССТ) с цел изнасяне на транспортните потоци извън централната градска част и улесняване създаването на по-добри радиални

централната градска част и улесняване създаването на по-добри радиални връзки към центъра на града. Проектът за Северна скоростна тангента ще бъде изготвен в съответствие с изискванията за инвестиционни проекти за пътната инфраструктура, съфинансирани от програма ИСПА, Кохезионния и Структурните фондове на ЕС.

Трасето преминава северно от регулационната граница на гр. София и ще бъде изпълнено посредством ново строителство и съвременни технологии за строеж на пътища от подобен висок клас, удовлетворяващи изискванията на ЕС. Това трасе с обща дължина от 16.400 km, тангира до съществуващи производствени зони и преминава през незастроени територии, отдалечено от съществуващите селища и защитени зони. То пресича територията на следните райони в обхвата на Столична община - Връбница, Сердика, Надежда, Нови Искър, Кремиковци, Искър и Панчарево.

Предложеното в проекта за Изменение на ОУП на гр. София и Столична община (Окончателен проект) трасе за изграждането на Северната скоростна тангента на гр. София преминава през територии с преобладаващ равнинен терен, което позволява по-лесно да бъдат постигнати изискванията на Наредба № 1 за проектиране на пътища (обн. ДВ бр.47/09.06.2000 г.) за осигуряване безопасността на движението и намаляване на рисковете, тъй като отсъствието на сложни релефни форми и ограничители ще даде възможност да се развият по-добре проектните елементи на пътя в план и профил и ще се осигури добро "оптическо водене" на пътя за ориентацията на водачите на моторни превозни средства.

Според микроклиматичното райониране на София районът, в който попада инвестиционното предложение, е в ниската част на Софийското поле, която се характеризира с преобладаващи западни и северозападни ветрове. Средната скорост на вятъра през зимно-пролетния сезон се колебае от 3 до 4.5 m/s, а в края на лятото и началото на есента - от 1.5 до 3 m/s. Климатичните условия на средата са благоприятни, поради преминаването на пътя в еднородни участъци на Софийското поле със сходен микроклимат и отсъствие на такива екстремни промени и различия, които биха затруднили движението и биха създали риск за движението от евентуални внезапни обледявания на пътната настилка.

Преобладават земеделските земи 3-та и 6-та бонитетна категории, представени от почвените различия: излужени смолници, тежко песъчливо-глинести и леко глинести и алувиално-ливадни почви, леко, средно и тежко песъчливо-гливо-глинести.

От изготвените схеми на защитените територии и зони към проекта за Изменение на ОУП на гр. София и Столична община (Окончателен проект), към неговата Екологична оценка и Оценката за съвместимост става ясно, че в обхвата на разработката не попадат защитени територии и зони по Натура 2000. Няма данни за наличие на културно-исторически паметници и обекти в тази зона.

Съгласно проучванията, предхождащи изготвянето на инвестиционния проект, северна скоростна тангента на гр. София е заключена между околовръстния

път и започва на запад при km 0+000, (Западна тангента), пресичайки го отново при km 16+400. на изток (източна тангента). Проектните габарити на пътя са 6 ленти за активно движение и 2 ленти за принудително спиране. В участъка ще бъдат разположени и съответните възли за обслужване на града и прилежащите промишлени зони. Тези възли ще бъдат разположени на отстояния, съответстващи на изискванията за пътища от подобен клас.

Транспортното натоварване е изчислено на базата на преобладаващо участие на леки автомобили - 85-87% от натоварването, 3-5% автобуси, 3.5- 4.5% товарни коли и 5.5-6.5% товарни композиции.

Направената икономическа оценка на алтернативите за изграждане на транспортните връзки в северната част на Столична община, изготвена от "Виа План" ООД, София (септември 2007 г.), също дава предимство на варианта, при който Северната скоростна тангента ще се развие като част от европейската комуникационно-транспортна мрежа. Освен посочените по-горе предимства за устройството на териториите, този вариант се развива в по-къс с около 6 km участък.

Екологичната оценка на Изменението на ОУП на гр. София и Столична община оценява тази алтернатива като по-благоприятна от гледна точка на социалноикономическото въздействие върху развитието на общината и цялостното въздействие върху околната среда, биоразнообразието и здравно-хигиенните условия.

С реализирането на инвестиционното предложение се очаква значително да се подобри транспортното обслужване на столичния град, като се изградят необходимите комуникационно-транспортните връзки с различни части на града и страната.

/посочва се характера на инвестиционното предложение, в т.ч. дали е за ново строителство, дейности и технологии, разширение и/или промяна на производствената дейност, съгласно изискванията на раздел I и III от глава шеста на Закона за опазване на околната среда /обн. ДВ, бр.91/25.09.2002 г., последно изменение ДВ бр. 77 от 27.09.2005 г. срок на действие на предложението/

2. Описание на основните процеси, капацитет, производителност (т/год. готова продукция), обща използвана площ.

Основните процеси, които ще съпътстват изграждането на северната скоростна тангента на гр. София са свързани с етапите на строителството – трасиране на пътя и разчистване на терена, изкопни и насипни работи; подготовка на терена и изграждане на системата за отводняване; изграждане на съоръженията; полагане на настилките; оформяне на прилежащите банкети и сервитути и укрепване на откоси; монтаж на съоръженията и знаците по пътя, информационните елементи и осветлението в участъците, където това е предвидено; рекултивация на засегнатите от строителството участъци; ограждане и озеленяване на разделителната и прилежащите ивици, в съответствие с изискванията за безопасност на движението.

Общата дължина на участъка в границите на столична община е 16.400 km.

Връзка с други съществуващи и одобрени с устройствен или друг план дейности в обхвата на въздействие на обекта на инвестиционното предложение:

Проектът за Северна скоростна тангента (ССТ) на гр. София се изготвя в съответствие с Изменението на Общия устройствен план на гр. София и Столична община, (2008 – 2009 г.) за което са изготвени Екологична оценка и Оценка за съвместимост на Предварителния и на Окончателния проект. Общият устройствен план е в процес на одобряване, нанесени са всички корекции, в резултат на препоръки от двете оценки, от обществените обсъждания и от ОЕСУТ на Столична община.

Местоположение на площадката /населено място, община, квартал, поземлен имот, собственост, близост до или засягане на защитени територии, очаквано трансгранично въздействие, схема на нова или промяна на съществуваща пътна инфраструктура /

Трасето на Северната скоростна тангента преминава през територията на Столична община, в непосредствена близост до северната регулационна граница на града. Заедно с предвидените към него съоръжения то попада в следните райони – Връбница, Сердика, Надежда, Нови Искър, Кремиковци, Искър и Панчарево.

Съгласно предвижданията на Изменението на ОУП на гр. София и Столична община ССТ ще преминава през територии, които попадат в зона "Ссб" (през промяна на предназначението им като земеделски земи и с определени възможности за застрояване съгласно ЗУЗОС/ ДВ бр.106/27.12.2006) и в зона "Ссп" (земеделска зона със специфичен режим – без промяна на предназначението на земеделската земя, допускащ освен допустимото за зона "Ссб" застрояване и такова за обслужване на аграрен туризъм и отдих).

<u>Природни ресурси, предвидени за използване по време на строителството и експлоатацията:</u>

Основен природен ресурс, който най-много ще бъде засегнат по време на строителството и експлоатацията е земята. По време на строителството и след изграждането на магистралата в обсега на нейното трасе ще се получи запечатване на почвите, а в зоната за обслужване на строителните дейности (ивици, успоредни на трасето на магистралата), ще се получи вторично уплътняване на почвите и техногенно замърсяване с вредни вещества, поради което се предвиждат и съответните рекултивационни мероприятия за възстановяване на почвите и ландшафта. Измененията на топографията на терена и свързаната с това трайна промяна във водния режим ще бъдат регулирани с проучванията за отводняването на пътя и реализирането на необходимите съоръжения за регулиране на отвеждането на повърхностните и подземните води. Генерираните значителни количества земни маси по време на строителството ще бъдат извозвани на определени от Столична община депа за земни маси, а част от тях ще бъдат използвани за рекултивация на терени в съседство.

Отпадъци, които се очаква да се генерират:

При осъществяване на инвестиционното намерение "Скоростна северна тангента, гр. София", количеството отпадъци, генерирани по време на строителството ще имат приоритет в сравнение с тези генерирани по време на експлоатацията. По време на строителството ще се генерират предимно строителни отпадъци, за които Столична община разрешение за депонирането им на депо за строителни отпадъци. Битовите отпадъци, които се генерират по време на строителството и по време на експлоатацията ще се събират, извозват и третират съвместно с всички битови отпадъци на община София.

Моля да ни информирате за необходимите действия, които трябва да предприемем, по реда на глава шеста от Закона за опазване на околната среда.

Прилагам:

- 1. Документи, доказващи уведомяване на съответната/съответните общини, райони и/или кметства и на засегнатото население (копие от писма) /съгласно изискванията на чл.4, ал. 2 на Наредбата, приета с ПМС № 59/2003г., изм. и доп., ДВ, бр. 3 от 2006 г./.
- 2. Други приложения:
- Скица извадка от проекта за изменение на ОУП на гр. София и Столична община в 1:10 000.
 - Схема на разположението на трасето на северна скоростна тангента на гр. София

Уведомител:

арх. Петьр Диков Главенархитект на

СТОЛИЧНА ОБЩИНА



ГЛАВЕН АРХИТЕКТ НА СОФИЯ

НАГ - София No: ИБК-92-00-14 10.04.2009 N₀ 10.04.2009



ДО Г-Н ТОДОР КРЪСТЕВ КМЕТ НА РАЙОН СЕРДИКА

София 1000 бул. "Княгиня Мария Луиза" № 88, ПК 1202, тел. 921 8010, факс: 832 2095

УВЕДОМЛЕНИЕ

за инвестиционно намерение

от СТОЛИЧНА ОБЩИНА

гр. София 1000 ул. Сердика № 5 ИН 000696327

Пълен пощенски адрес: гр. София 1000 ул. Сердика № 5 тел: 9238 310, 981 13 21 Факс: 980 67 41 Управител или изпълнителен директор на фирмата-възложител: арх. Петър Диков, Главен архитект Лице за контакти: инж. Петър Терзиев – Директор на ОП "Софпроект – ОГП", София, Зона Б5 бл. 11, вх.Б, ет.17 тел: 920 68 62; 920 30 77

Уважаеми г-н Кмет,

Уведомяваме Ви, че СТОЛИЧНА ОБЩИНА има следното инвестиционно предложение:

Характеристика на инвестиционното предложение:

1.Резюме на предложението

В съответствие с проучванията, направени на ниво Общ устройствен план на гр. София и Столична община и съпътстващите плана схеми и анализи, СТОЛИЧНА ОБЩИНА е взела решение за приоритетно изграждане на Северна скоростна тангента (ССТ) с цел изнасяне на транспортните потоци извън

централната градска част и улесняване създаването на по-добри радиални връзки към центъра на града. Проектът за Северна скоростна тангента ще бъде изготвен в съответствие с изискванията за инвестиционни проекти за пътната инфраструктура, съфинансирани от програма ИСПА, Кохезионния и Структурните фондове на ЕС.

Трасето преминава северно от регулационната граница на гр. София и ще бъде изпълнено посредством ново строителство и съвременни технологии за строеж на пътища от подобен висок клас, удовлетворяващи изискванията на ЕС. Това трасе с обща дължина от 16.400 km, тангира до съществуващи производствени зони и преминава през незастроени територии, отдалечено от съществуващите селища и защитени зони. То пресича територията на следните райони в обхвата на Столична община - Връбница, Сердика, Надежда, Нови Искър, Кремиковци, Искър и Панчарево.

Предложеното в проекта за Изменение на ОУП на гр. София и Столична община (Окончателен проект) трасе за изграждането на Северната скоростна тангента на гр. София преминава през територии с преобладаващ равнинен терен, което позволява по-лесно да бъдат постигнати изискванията на Наредба № 1 за проектиране на пътища (обн. ДВ бр.47/09.06.2000 г.) за осигуряване безопасността на движението и намаляване на рисковете, тъй като отсъствието на сложни релефни форми и ограничители ще даде възможност да се развият по-добре проектните елементи на пътя в план и профил и ще се осигури добро "оптическо водене" на пътя за ориентацията на водачите на моторни превозни средства.

Според микроклиматичното райониране на София районът, в който попада инвестиционното предложение, е в ниската част на Софийското поле, която се характеризира с преобладаващи западни и северозападни ветрове. Средната скорост на вятъра през зимно-пролетния сезон се колебае от 3 до 4.5 m/s, а в края на лятото и началото на есента - от 1.5 до 3 m/s. Климатичните условия на средата са благоприятни, поради преминаването на пътя в еднородни участъци на Софийското поле със сходен микроклимат и отсъствие на такива екстремни промени и различия, които биха затруднили движението и биха създали риск за движението от евентуални внезапни обледявания на пътната настилка.

Преобладават земеделските земи 3-та и 6-та бонитетна категории, представени от почвените различия: излужени смолници, тежко песъчливоглинести и леко глинести и алувиално-ливадни почви, леко, средно и тежко песъчливо-глинести.

От изготвените схеми на защитените територии и зони към проекта за Изменение на ОУП на гр. София и Столична община (Окончателен проект), към неговата Екологична оценка и Оценката за съвместимост става ясно, че в обхвата на разработката не попадат защитени територии и зони по Натура 2000. Няма данни за наличие на културно-исторически паметници и обекти в тази зона.

Съгласно проучванията, предхождащи изготвянето на инвестиционния проект, северна скоростна тангента на гр. София е заключена между околовръстния

път и започва на запад при km 0+000, (Западна тангента), пресичайки го отново при km 16+400. на изток (източна тангента). Проектните габарити на пътя са 6 ленти за активно движение и 2 ленти за принудително спиране. В участъка ще бъдат разположени и съответните възли за обслужване на града и прилежащите промишлени зони. Тези възли ще бъдат разположени на отстояния, съответстващи на изискванията за пътища от подобен клас.

Транспортното натоварване е изчислено на базата на преобладаващо участие на леки автомобили - 85-87% от натоварването, 3-5% автобуси, 3.5- 4.5% товарни коли и 5.5-6.5% товарни композиции.

Направената икономическа оценка на алтернативите за изграждане на транспортните връзки в северната част на Столична община, изготвена от "Виа План" ООД, София (септември 2007 г.), също дава предимство на варианта, при който Северната скоростна тангента ще се развие като част от европейската комуникационно-транспортна мрежа. Освен посочените по-горе предимства за устройството на териториите, този вариант се развива в по-къс с около 6 km участък.

Екологичната оценка на Изменението на ОУП на гр. София и Столична община оценява тази алтернатива като по-благоприятна от гледна точка на социалноикономическото въздействие върху развитието на общината и цялостното въздействие върху околната среда, биоразнообразието и здравно-хигиенните условия.

С реализирането на инвестиционното предложение се очаква значително да се подобри транспортното обслужване на столичния град, като се изградят необходимите комуникационно-транспортните връзки с различни части на града и страната.

/посочва се характера на инвестиционното предложение, в т.ч. дали е за ново строителство, дейности и технологии, разширение и/или промяна на производствената дейност, съгласно изискванията на раздел I и III от глава шеста на Закона за опазване на околната среда /обн. ДВ, бр.91/25.09.2002 г., последно изменение ДВ бр. 77 от 27.09.2005 г. срок на действие на предложението/

2. Описание на основните процеси, капацитет, производителност (т/год. готова продукция), обща използвана площ.

Основните процеси, които ще съпътстват изграждането на северната скоростна тангента на гр. София са свързани с етапите на строителството – трасиране на пътя и разчистване на терена, изкопни и насипни работи; подготовка на терена и изграждане на системата за отводняване; изграждане на съоръженията; полагане на настилките; оформяне на прилежащите банкети и сервитути и укрепване на откоси; монтаж на съоръженията и знаците по пътя, информационните елементи и осветлението в участъците, където това е предвидено; рекултивация на засегнатите от строителството участъци; ограждане и озеленяване на разделителната и прилежащите ивици, в съответствие с изискванията за безопасност на движението.

Общата дължина на участъка в границите на столична община е 16.400 km.

Връзка с други съществуващи и одобрени с устройствен или друг план дейности в обхвата на въздействие на обекта на инвестиционното предложение:

Проектът за Северна скоростна тангента (ССТ) на гр. София се изготвя в съответствие с Изменението на Общия устройствен план на гр. София и Столична община, (2008 – 2009 г.) за което са изготвени Екологична оценка и Оценка за съвместимост на Предварителния и на Окончателния проект. Общият устройствен план е в процес на одобряване, нанесени са всички корекции, в резултат на препоръки от двете оценки, от обществените обсъждания и от ОЕСУТ на Столична община.

Местоположение на площадката /населено място, община, квартал, поземлен имот, собственост, близост до или засягане на защитени територии, очаквано трансгранично въздействие, схема на нова или промяна на съществуваща пътна инфраструктура /

Трасето на Северната скоростна тангента преминава през територията на Столична община, в непосредствена близост до северната регулационна граница на града. Заедно с предвидените към него съоръжения то попада в следните райони – Връбница, Сердика, Надежда, Нови Искър, Кремиковци, Искър и Панчарево.

Съгласно предвижданията на Изменението на ОУП на гр. София и Столична община ССТ ще преминава през територии, които попадат в зона "Ссб" (през промяна на предназначението им като земеделски земи и с определени възможности за застрояване съгласно ЗУЗОС/ ДВ бр.106/27.12.2006) и в зона "Ссп" (земеделска зона със специфичен режим – без промяна на предназначението на земеделската земя, допускащ освен допустимото за зона "Ссб" застрояване и такова за обслужване на аграрен туризъм и отдих).

Природни ресурси, предвидени за използване по време на строителството и експлоатацията:

Основен природен ресурс, който най-много ще бъде засегнат по време на строителството и експлоатацията е земята. По време на строителството и след изграждането на магистралата в обсега на нейното трасе ще се получи запечатване на почвите, а в зоната за обслужване на строителните дейности (ивици, успоредни на трасето на магистралата), ще се получи вторично уплътняване на почвите и техногенно замърсяване с вредни вещества, поради което се предвиждат и съответните рекултивационни мероприятия за възстановяване на почвите и ландшафта. Измененията на топографията на терена и свързаната с това трайна промяна във водния режим ще бъдат регулирани с проучванията за отводняването на пътя и реализирането на необходимите съоръжения за регулиране на отвеждането на повърхностните и подземните води. Генерираните значителни количества земни маси по време на строителството ще бъдат извозвани на определени от Столична община депа за земни маси, а част от тях ще бъдат използвани за рекултивация на терени в съседство.

При осъществяване на инвестиционното намерение "Скоростна северна тангента, гр. София", количеството отпадъци, генерирани по време на строителството ще имат приоритет в сравнение с тези генерирани по време на експлоатацията. По време на строителството ще се генерират предимно строителни отпадъци, за които Столична община е необходимо да даде разрешение за депонирането им на депо за строителни отпадъци. Битовите отпадъци, които се генерират по време на строителството и по време на експлоатацията ще се събират, извозват и третират съвместно с всички битови отпадъци на община София.

Моля да ни информирате за необходимите действия, които трябва да предприемем, по реда на глава шеста от Закона за опазване на околната среда.

Ірилагам:

- 1. Документи, доказващи уведомяване на съответната/съответните общини, райони и/или кметства и на засегнатото население (копие от писма) /съгласно изискванията на чл.4, ал. 2 на Наредбата, приета с ПМС № 59/2003г., изм. и доп., ДВ, бр. 3 от 2006 г./.
- 2. Други приложения:
- Скица извадка от проекта за изменение на ОУП на гр. София и Столична община в 1:10 000.
 - Схема на разположението на трасето на северна скоростна тангента на гр. София

Уведомител:



СТОЛИЧНА ОБЩИНА



ГЛАВЕН АРХИТЕКТ НА СОФИЯ

Sec. 1

НАГ - София No: ИБК-92-00-14 10.04.2009 10.04.2009



ДО Г-Н СТАНИМИР ПЕЕВ КМЕТ НА РАЙОН ПАНЧАРЕВО

София - 1137 с.Панчарево, ул. "Самоковско шосе" № 52 тел: 97-60; Факс: 992 1506 e-mail: so_pancharevo@abv.bg

УВЕДОМЛЕНИЕ

за инвестиционно намерение

от СТОЛИЧНА ОБЩИНА гр. София 1000 ул. Сердика № 5 ИН 000696327

Пълен пощенски адрес: гр. София 1000 ул. Сердика № 5 тел: 9238 310, 981 13 21 Факс: 980 67 41 Управител или изпълнителен директор на фирмата-възложител: арх. Петър Диков, Главен архитект Лице за контакти: инж. Петър Терзиев – Директор на ОП "Софпроект – ОГП", София, Зона Б5 бл. 11, вх.Б, ет.17 тел: 920 68 62; 920 30 77

Уважаеми г-н Кмет,

Уведомяваме Ви, че СТОЛИЧНА ОБЩИНА има следното инвестиционно предложение:

Характеристика на инвестиционното предложение:

1.Резюме на предложението

В съответствие с проучванията, направени на ниво Общ устройствен план на гр. София и Столична община и съпътстващите плана схеми и анализи, СТОЛИЧНА ОБЩИНА е взела решение за приоритетно изграждане на Северна скоростна тангента (ССТ) с цел изнасяне на транспортните потоци извън

централната градска част и улесняване създаването на по-добри радиални връзки към центъра на града. Проектът за Северна скоростна тангента ще бъде изготвен в съответствие с изискванията за инвестиционни проекти за пътната инфраструктура, съфинансирани от програма ИСПА, Кохезионния и Структурните фондове на ЕС.

Трасето преминава северно от регулационната граница на гр. София и ще бъде изпълнено посредством ново строителство и съвременни технологии за строеж на пътища от подобен висок клас, удовлетворяващи изискванията на ЕС. Това трасе с обща дължина от 16.400 km, тангира до съществуващи производствени зони и преминава през незастроени територии, отдалечено от съществуващите селища и защитени зони. То пресича територията на следните райони в обхвата на Столична община - Връбница, Сердика, Надежда, Нови Искър, Кремиковци, Искър и Панчарево.

Предложеното в проекта за Изменение на ОУП на гр. София и Столична община (Окончателен проект) трасе за изграждането на Северната скоростна тангента на гр. София преминава през територии с преобладаващ равнинен терен, което позволява по-лесно да бъдат постигнати изискванията на Наредба № 1 за проектиране на пътища (обн. ДВ бр.47/09.06.2000 г.) за осигуряване безопасността на движението и намаляване на рисковете, тъй като отсъствието на сложни релефни форми и ограничители ще даде възможност да се развият по-добре проектните елементи на пътя в план и профил и ще се осигури добро "оптическо водене" на пътя за ориентацията на водачите на моторни превозни средства.

Според микроклиматичното райониране на София районът, в който попада инвестиционното предложение, е в ниската част на Софийското поле, която се характеризира с преобладаващи западни и северозападни ветрове. Средната скорост на вятъра през зимно-пролетния сезон се колебае от 3 до 4.5 m/s, а в края на лятото и началото на есента - от 1.5 до 3 m/s. Климатичните условия на средата са благоприятни, поради преминаването на пътя в еднородни участъци на Софийското поле със сходен микроклимат и отсъствие на такива екстремни промени и различия, които биха затруднили движението и биха създали риск за движението от евентуални внезапни обледявания на пътната настилка.

Преобладават земеделските земи 3-та и 6-та бонитетна категории, представени от почвените различия: излужени смолници, тежко песъчливоглинести и леко глинести и алувиално-ливадни почви, леко, средно и тежко песъчливо-глиности.

От изготвените схеми на защитените територии и зони към проекта за Изменение на ОУП на гр. София и Столична община (Окончателен проект), към неговата Екологична оценка и Оценката за съвместимост става ясно, че в обхвата на разработката не попадат защитени територии и зони по Натура 2000. Няма данни за наличие на културно-исторически паметници и обекти в тази зона.

Съгласно проучванията, предхождащи изготвянето на инвестиционния проект, северна скоростна тангента на гр. София е заключена между околовръстния

път и започва на запад при km 0+000, (Западна тангента), пресичайки го отново при km 16+400. на изток (източна тангента). Проектните габарити на пътя са 6 ленти за активно движение и 2 ленти за принудително спиране. В участъка ще бъдат разположени и съответните възли за обслужване на града и прилежащите промишлени зони. Тези възли ще бъдат разположени на отстояния, съответстващи на изискванията за пътища от подобен клас.

Транспортното натоварване е изчислено на базата на преобладаващо участие на леки автомобили - 85-87% от натоварването, 3-5% автобуси, 3.5- 4.5% товарни коли и 5.5-6.5% товарни композиции.

Направената икономическа оценка на алтернативите за изграждане на транспортните връзки в северната част на Столична община, изготвена от "Виа План" ООД, София (септември 2007 г.), също дава предимство на варианта, при който Северната скоростна тангента ще се развие като част от европейската комуникационно-транспортна мрежа. Освен посочените по-горе предимства за устройството на териториите, този вариант се развива в по-къс с около 6 km участък.

Екологичната оценка на Изменението на ОУП на гр. София и Столична община оценява тази алтернатива като по-благоприятна от гледна точка на социалноикономическото въздействие върху развитието на общината и цялостното въздействие върху околната среда, биоразнообразието и здравно-хигиенните условия.

С реализирането на инвестиционното предложение се очаква значително да се подобри транспортното обслужване на столичния град, като се изградят необходимите комуникационно-транспортните връзки с различни части на града и страната.

/посочва се характера на инвестиционното предложение, в т.ч. дали е за ново строителство, дейности и технологии, разширение и/или промяна на производствената дейност, съгласно изискванията на раздел I и III от глава шеста на Закона за опазване на околната среда /обн. ДВ, бр.91/25.09.2002 г., последно изменение ДВ бр. 77 от 27.09.2005 г. срок на действие на предложението/

2. Описание на основните процеси, капацитет, производителност (т/год. готова продукция), обща използвана площ.

Основните процеси, които ще съпътстват изграждането на северната скоростна тангента на гр. София са свързани с етапите на строителството – трасиране на пътя и разчистване на терена, изкопни и насипни работи; подготовка на терена и изграждане на системата за отводняване; изграждане на съоръженията; полагане на настилките; оформяне на прилежащите банкети и сервитути и укрепване на откоси; монтаж на съоръженията и знаците по пътя, информационните елементи и осветлението в участъците, където това е предвидено; рекултивация на засегнатите от строителството участъци; ограждане и озеленяване на разделителната и прилежащите ивици, в съответствие с изискванията за безопасност на движението.

Общата дължина на участъка в границите на столична община е 16.400 km.

Връзка с други съществуващи и одобрени с устройствен или друг план дейности в обхвата на въздействие на обекта на инвестиционното предложение:

Проектът за Северна скоростна тангента (ССТ) на гр. София се изготвя в съответствие с Изменението на Общия устройствен план на гр. София и Столична община, (2008 – 2009 г.) за което са изготвени Екологична оценка и Оценка за съвместимост на Предварителния и на Окончателния проект. Общият устройствен план е в процес на одобряване, нанесени са всички корекции, в резултат на препоръки от двете оценки, от обществените обсъждания и от ОЕСУТ на Столична община.

Местоположение на площадката /населено място, община, квартал, поземлен имот, собственост, близост до или засягане на защитени територии, очаквано трансгранично въздействие, схема на нова или промяна на съществуваща пътна инфраструктура /

Трасето на Северната скоростна тангента преминава през територията на Столична община, в непосредствена близост до северната регулационна граница на града. Заедно с предвидените към него съоръжения то попада в следните райони – Връбница, Сердика, Надежда, Нови Искър, Кремиковци, Искър и Панчарево.

Съгласно предвижданията на Изменението на ОУП на гр. София и Столична община ССТ ще преминава през територии, които попадат в зона "Ссб" (през промяна на предназначението им като земеделски земи и с определени възможности за застрояване съгласно ЗУЗОС/ ДВ бр.106/27.12.2006) и в зона "Ссп" (земеделска зона със специфичен режим – без промяна на предназначението на земеделската земя, допускащ освен допустимото за зона "Ссб" застрояване и такова за обслужване на аграрен туризъм и отдих).

Природни ресурси, предвидени за използване по време на строителството и експлоатацията:

Основен природен ресурс, който най-много ще бъде засегнат по време на строителството и експлоатацията е земята. По време на строителството и след изграждането на магистралата в обсега на нейното трасе ще се получи запечатване на почвите, а в зоната за обслужване на строителните дейности (ивици, успоредни на трасето на магистралата), ще се получи вторично уплътняване на почвите и техногенно замърсяване с вредни вещества, поради което се предвиждат и съответните рекултивационни мероприятия за възстановяване на почвите и ландшафта. Измененията на топографията на терена и свързаната с това трайна промяна във водния режим ще бъдат регулирани с проучванията за отводняването на пътя и реализирането на необходимите съоръжения за регулиране на отвеждането на повърхностните и подземните води. Генерираните значителни количества земни маси по време на строителството ще бъдат извозвани на определени от Столична община депа за земни маси, а част от тях ще бъдат използвани за рекултивация на терени в съседство.

Отпадъци, които се очаква да се генерират:

При осъществяване на инвестиционното намерение "Скоростна северна тангента, гр. София", количеството отпадъци, генерирани по време на строителството ще имат приоритет в сравнение с тези генерирани по време на експлоатацията. По време на строителството ще се генерират предимно строителни отпадъци, за които Столична община разрешение за депонирането им на депо за строителни отпадъци. Битовите отпадъци, които се генерират по време на строителството и по време на експлоатацията ще се събират, извозват и третират съвместно с всички битови отпадъци на община София.

Моля да ни информирате за необходимите действия, които трябва да предприемем, по реда на глава шеста от Закона за опазване на околната среда.

Прилагам:

- 1. Документи, доказващи уведомяване на съответната/съответните общини, райони и/или кметства и на засегнатото население (копие от писма) /съгласно изискванията на чл.4, ал. 2 на Наредбата, приета с ПМС № 59/2003г., изм. и доп., ДВ, бр. 3 om 2006 г./.
- 2. Други приложения:
- Скица извадка от проекта за изменение на ОУП на гр. София и Столична община в 1:10 000.
 - Схема на разположението на трасето на северна скоростна тангента на гр. София

Уведомител:



СТОЛИЧНА ОБЩИНА



ГЛАВЕН АРХИТЕКТ НА СОФИЯ

4

НАГ - София No: ИБК-92-00-14 10.04.2009 10.04.2009 №



ДО Г-Н ИВАЙЛО ПАНЕВ КМЕТ НА РАЙОН КРЕМИКОВЦИ

кв. Ботунец, п.к. 1870, тел: 994 5491 – 93 факс 994 5257 http://www.so-kremikovzi.com

уведомление

за инвестиционно намерение

от СТОЛИЧНА ОБЩИНА гр. София 1000 ул. Сердика № 5 ИН 000696327

Пълен пощенски адрес: гр. София 1000 ул. Сердика № 5 тел: 9238 310, 981 13 21 Факс: 980 67 41 Управител или изпълнителен директор на фирмата-възложител: арх. Петър Диков, Главен архитект на СО

Лице за контакти: инж. Петър Терзиев – Директор на ОП "Софпроект – ОГП", София, Зона Б5 бл. 11, вх.Б, ет.17 Тел: 920 68 62; 920 30 77

Уважаеми г-н Кмет,

Уведомяваме Ви, че СТОЛИЧНА ОБЩИНА има следното инвестиционно предложение:

Характеристика на инвестиционното предложение:

1. Резюме на предложението

В съответствие с проучванията, направени на ниво Общ устройствен план на гр. София и Столична община и съпътстващите плана схеми и анализи, СТОЛИЧНА ОБЩИНА е взела решение за приоритетно изграждане на Северна скоростна тангента (ССТ) с цел изнасяне на транспортните потоци извън централната градска част и улесняване създаването на по-добри радиални

централната градска част и улесняване създаването на по-добри радиални връзки към центъра на града. Проектът за Северна скоростна тангента ще бъде изготвен в съответствие с изискванията за инвестиционни проекти за пътната инфраструктура, съфинансирани от програма ИСПА, Кохезионния и Структурните фондове на ЕС.

Трасето преминава северно от регулационната граница на гр. София и ще бъде изпълнено посредством ново строителство и съвременни технологии за строеж на пътища от подобен висок клас, удовлетворяващи изискванията на ЕС. Това трасе с обща дължина от 16.400 km, тангира до съществуващи производствени зони и преминава през незастроени територии, отдалечено от съществуващите селища и защитени зони. То пресича територията на следните райони в обхвата на Столична община - Връбница, Сердика, Надежда, Нови Искър, Кремиковци, Искър и Панчарево.

Предложеното в проекта за Изменение на ОУП на гр. София и Столична община (Окончателен проект) трасе за изграждането на Северната скоростна тангента на гр. София преминава през територии с преобладаващ равнинен терен, което позволява по-лесно да бъдат постигнати изискванията на Наредба № 1 за проектиране на пътища (обн. ДВ бр.47/09.06.2000 г.) за осигуряване безопасността на движението и намаляване на рисковете, тъй като отсъствието на сложни релефни форми и ограничители ще даде възможност да се развият по-добре проектните елементи на пътя в план и профил и ще се осигури добро "оптическо водене" на пътя за ориентацията на водачите на моторни превозни средства.

Според микроклиматичното райониране на София районът, в който попада инвестиционното предложение, е в ниската част на Софийското поле, която се характеризира с преобладаващи западни и северозападни ветрове. Средната скорост на вятъра през зимно-пролетния сезон се колебае от 3 до 4.5 m/s, а в края на лятото и началото на есента - от 1.5 до 3 m/s. Климатичните условия на средата са благоприятни, поради преминаването на пътя в еднородни участъци на Софийското поле със сходен микроклимат и отсъствие на такива екстремни промени и различия, които биха затруднили движението и биха създали риск за движението от евентуални внезапни обледявания на пътната настилка.

Преобладават земеделските земи 3-та и 6-та бонитетна категории, представени от почвените различия: излужени смолници, тежко песъчливо-глинести и леко глинести и алувиално-ливадни почви, леко, средно и тежко песъчливо-гливо-глинести.

От изготвените схеми на защитените територии и зони към проекта за Изменение на ОУП на гр. София и Столична община (Окончателен проект), към неговата Екологична оценка и Оценката за съвместимост става ясно, че в обхвата на разработката не попадат защитени територии и зони по Натура 2000. Няма данни за наличие на културно-исторически паметници и обекти в тази зона.

Съгласно проучванията, предхождащи изготвянето на инвестиционния проект, северна скоростна тангента на гр. София е заключена между околовръстния

път и започва на запад при km 0+000, (Западна тангента), пресичайки го отново при km 16+400. на изток (източна тангента). Проектните габарити на пътя са 6 ленти за активно движение и 2 ленти за принудително спиране. В участъка ще бъдат разположени и съответните възли за обслужване на града и прилежащите промишлени зони. Тези възли ще бъдат разположени на отстояния, съответстващи на изискванията за пътища от подобен клас.

Транспортното натоварване е изчислено на базата на преобладаващо участие на леки автомобили - 85-87% от натоварването, 3-5% автобуси, 3.5- 4.5% товарни коли и 5.5-6.5% товарни композиции.

Направената икономическа оценка на алтернативите за изграждане на транспортните връзки в северната част на Столична община, изготвена от "Виа План" ООД, София (септември 2007 г.), също дава предимство на варианта, при който Северната скоростна тангента ще се развие като част от европейската комуникационно-транспортна мрежа. Освен посочените по-горе предимства за устройството на териториите, този вариант се развива в по-къс с около 6 km участък.

Екологичната оценка на Изменението на ОУП на гр. София и Столична община оценява тази алтернатива като по-благоприятна от гледна точка на социалноикономическото въздействие върху развитието на общината и цялостното въздействие върху околната среда, биоразнообразието и здравно-хигиенните условия.

С реализирането на инвестиционното предложение се очаква значително да се подобри транспортното обслужване на столичния град, като се изградят необходимите комуникационно-транспортните връзки с различни части на града и страната.

/посочва се характера на инвестиционното предложение, в т.ч. дали е за ново строителство, дейности и технологии, разширение и/или промяна на производствената дейност, съгласно изискванията на раздел I и III от глава шеста на Закона за опазване на околната среда /обн. ДВ, бр.91/25.09.2002 г., последно изменение ДВ бр. 77 от 27.09.2005 г. срок на действие на предложението/

2. Описание на основните процеси, капацитет, производителност (т/год. готова продукция), обща използвана площ.

Основните процеси, които ще съпътстват изграждането на северната скоростна тангента на гр. София са свързани с етапите на строителството – трасиране на пътя и разчистване на терена, изкопни и насипни работи; подготовка на терена и изграждане на системата за отводняване; изграждане на съоръженията; полагане на настилките; оформяне на прилежащите банкети и сервитути и укрепване на откоси; монтаж на съоръженията и знаците по пътя, информационните елементи и осветлението в участъците, където това е предвидено; рекултивация на засегнатите от строителството участъци; ограждане и озеленяване на разделителната и прилежащите ивици, в съответствие с изискванията за безопасност на движението.

Общата дължина на участъка в границите на столична община е 16.400 km.

Връзка с други съществуващи и одобрени с устройствен или друг план дейности в обхвата на въздействие на обекта на инвестиционното предложение:

Проектът за Северна скоростна тангента (ССТ) на гр. София се изготвя в съответствие с Изменението на Общия устройствен план на гр. София и Столична община, (2008 – 2009 г.) за което са изготвени Екологична оценка и Оценка за съвместимост на Предварителния и на Окончателния проект. Общият устройствен план е в процес на одобряване, нанесени са всички корекции, в резултат на препоръки от двете оценки, от обществените обсъждания и от ОЕСУТ на Столична община.

<u>Местоположение на площадката</u> /населено място, община, квартал, поземлен имот, собственост, близост до или засягане на защитени територии, очаквано трансгранично въздействие, схема на нова или промяна на съществуваща пътна инфраструктура /

Трасето на Северната скоростна тангента преминава през територията на Столична община, в непосредствена близост до северната регулационна граница на града. Заедно с предвидените към него съоръжения то попада в следните райони – Връбница, Сердика, Надежда, Нови Искър, Кремиковци, Искър и Панчарево.

Съгласно предвижданията на Изменението на ОУП на гр. София и Столична община ССТ ще преминава през територии, които попадат в зона "Ссб" (през промяна на предназначението им като земеделски земи и с определени възможности за застрояване съгласно ЗУЗОС/ ДВ бр.106/27.12.2006) и в зона "Ссп" (земеделска зона със специфичен режим – без промяна на предназначението на земеделската земя, допускащ освен допустимото за зона "Ссб" застрояване и такова за обслужване на аграрен туризъм и отдих).

Природни ресурси, предвидени за използване по време на строителството и експлоатацията:

Основен природен ресурс, който най-много ще бъде засегнат по време на строителството и експлоатацията е земята. По време на строителството и след изграждането на магистралата в обсега на нейното трасе ще се получи запечатване на почвите, а в зоната за обслужване на строителните дейности (ивици, успоредни на трасето на магистралата), ще се получи вторично уплътняване на почвите и техногенно замърсяване с вредни вещества, поради което се предвиждат и съответните рекултивационни мероприятия за възстановяване на почвите и ландшафта. Измененията на топографията на терена и свързаната с това трайна промяна във водния режим ще бъдат регулирани с проучванията за отводняването на пътя и реализирането на необходимите съоръжения за регулиране на отвеждането на повърхностните и подземните води. Генерираните значителни количества земни маси по време на строителството ще бъдат извозвани на определени от Столична община депа за земни маси, а част от тях ще бъдат използвани за рекултивация на терени в съседство.

Отпадъци, които се очаква да се генерират:

При осъществяване на инвестиционното намерение "Скоростна северна тангента, гр. София", количеството отпадъци, генерирани по време на строителството ще имат приоритет в сравнение с тези генерирани по време на експлоатацията. По време на строителството ще се генерират предимно строителни отпадъци, за които Столична община разрешение за депонирането им на депо за строителни отпадъци. Битовите отпадъци, които се генерират по време на строителството и по време на експлоатацията ще се събират, извозват и третират съвместно с всички битови отпадъци на община София.

Моля да ни информирате за необходимите действия, които трябва да предприемем, по реда на глава шеста от Закона за опазване на околната среда.

Прилагам:

- 1. Документи, доказващи уведомяване на съответната/съответните общини, райони и/или кметства и на засегнатото население (копие от писма) /съгласно изискванията на чл.4, ал. 2 на Наредбата, приета с ПМС № 59/2003г., изм. и доп., ДВ, бр. 3 от 2006 г./.
- 2. Други приложения:
- Скица извадка от проекта за изменение на ОУП на гр. София и • Столична община в 1:10 000.
 - Схема на разположението на трасето на северна скоростна тангента на гр. София

Уведомител:

арх. Петър Диков

Главенар



	MOCB
-	Регионална инспектия по
and the second second	околната среда я волите - София
	By No OX = OO = 1 7 JE
Canal Provide State	10 2785
-	Получево на 17.04 20.09

ДО ДИРЕКТОРА РИОСВ – СОФИЯ

бул. Цар Борис III № 136, 10 ет., п.к. 332 София, 1618

У В Е Д О М Л Е Н И Е за инвестиционно намерение

от СТОЛИЧНА ОБЩИНА гр. София 1000 ул. Сердика № 5 ИН 000696327

Пълен пощенски адрес: гр. София 1000 ул. Сердика № 5 тел: 9238 310, 981 13 21 Факс: 980 67 41 е-mail Управител или изпълнителен директор на фирмата-възложител: арх. Петър Диков, Главен архитект Лице за контакти: инж. Петър Терзиев, ОП "Софпроект" – ОГП, София, Зона Б5 бл. 11 Тел: 920 68 62; 920 30 77

Уважаеми г-н Директор,

Уведомяваме Ви, че СТОЛИЧНА ОБЩИНА има следното инвестиционно предложение:

Характеристика на инвестиционното предложение:

1. Резюме на предложението

В съответствие с проучванията, направени на ниво Общ устройствен план на гр. София и Столична община и съпътстващите плана схеми и анализи, СТОЛИЧНА ОБЩИНА е взела решение за приоритетно изграждане на Северна скоростна тангента (ССТ) с цел изнасяне на транспортните потоци извън централната градска част и улесняване създаването на по-добри радиални

Ś

връзки към центъра на града. Проектът за Северна скоростна тангента ще бъде изготвен в съответствие с изискванията за инвестиционни проекти за пътната инфраструктура, съфинансирани от програма ИСПА, Кохезионния и Структурните фондове на ЕС.

Трасето преминава северно от регулационната граница на гр. София и ще бъде изпълнено посредством ново строителство и съвременни технологии за строеж на пътища от подобен висок клас, удовлетворяващи изискванията на EC. Това трасе с обща дължина от 16.400 km, тангира до съществуващи производствени зони и преминава през незастроени територии, отдалечено от съществуващите селища и защитени зони. То пресича територията на следните райони в обхвата на Столична община -Искър, Кремиковци, Искър и Панчарево.

Предложеното в проекта за Изменение на ОУП на гр. София и Столична община (Окончателен проект) трасе за изграждането на Северната скоростна тангента на гр. София преминава през територии с преобладаващ равнинен терен, което позволява по-лесно да бъдат постигнати изискванията на Наредба № 1 за проектиране на пътища (обн. ДВ бр.47/09.06.2000 г.) за осигуряване безопасността на движението и намаляване на рисковете, тъй като отсъствието на сложни релефни форми и ограничители ще даде възможност да се развият по-добре проектните елементи на пътя в план и профил и ще се осигури добро "оптическо водене" на пътя за ориентацията на водачите на моторни превозни средства.

Според микроклиматичното райониране на София районът, в който попада инвестиционното предложение, е в ниската част на Софийското поле, която се характеризира с преобладаващи западни и северозападни ветрове. Средната скорост на вятъра през зимно-пролетния сезон се колебае от 3 до 4.5 m/s, а в края на лятото и началото на есента - от 1.5 до 3 m/s. Климатичните условия на средата са благоприятни, поради преминаването на пътя в еднородни участъци на Софийското поле със сходен микроклимат и отсъствие на такива екстремни промени и различия, които биха затруднили движението и биха създали риск за движението от евентуални внезапни обледявания на пътната настилка.

Преобладават земеделските земи 3-та и 6-та бонитетна категории, представени от почвените различия: излужени смолници, тежко песъчливо-глинести и леко глинести и алувиално-ливадни почви, леко, средно и тежко песъчливо-глинести.

От изготвените схеми на защитените територии и зони към проекта за Изменение на ОУП на гр. София и Столична община (Окончателен проект), към неговата Екологична оценка и Оценката за съвместимост става ясно, че в обхвата на разработката не попадат защитени територии и зони по Натура 2000. Няма данни за наличие на културно-исторически паметници и обекти в тази зона.

Съгласно проучванията, предхождащи изготвянето на инвестиционния проект, северна скоростна тангента на гр. София е заключена между околовръстния път и започва на запад при km 0+000, (Западна тангента), пресичайки го отново

при km 16+400. на изток (източна тангента). Проектните габарити на пътя са 6 ленти за активно движение и 2 ленти за принудително спиране. В участъка ще бъдат разположени и съответните възли за обслужване на града и прилежащите промишлени зони. Тези възли ще бъдат разположени на отстояния, съответстващи на изискванията за пътища от подобен клас.

Транспортното натоварване е изчислено на базата на преобладаващо участие на леки автомобили - 85-87% от натоварването, 3-5% автобуси, 3.5- 4.5% товарни коли и 5.5-6.5% товарни композиции.

Направената икономическа оценка на алтернативите за изграждане на транспортните връзки в северната част на Столична община, изготвена от "Виа План" ООД, София (септември 2007 г.), също дава предимство на варианта, при който Северната скоростна тангента ще се развие като част от европейската комуникационно-транспортна мрежа. Освен посочените по-горе предимства за устройството на териториите, този вариант се развива в по-къс с около 6 km участък.

Екологичната оценка на Изменението на ОУП на гр. София и Столична община оценява тази алтернатива като по-благоприятна от гледна точка на социалноикономическото въздействие върху развитието на общината и цялостното въздействие върху околната среда, биоразнообразието и здравно-хигиенните условия.

С реализирането на инвестиционното предложение се очаква значително да се подобри транспортното обслужване на столичния град, като се изградят необходимите комуникационно-транспортните връзки с различни части на града и страната.

/посочва се характера на инвестиционното предложение, в т.ч. дали е за ново строителство, дейности и технологии, разширение и/или промяна на производствената дейност, съгласно изискванията на раздел I и III от глава шеста на Закона за опазване на околната среда /обн. ДВ, бр.91/25.09.2002 г., последно изменение ДВ бр. 77 от 27.09.2005 г. срок на действие на предложението/

2. Описание на основните процеси, капацитет, производителност (т/год. готова продукция), обща използвана площ.

Основните процеси, които ще съпътстват изграждането на северната скоростна тангента на гр. София са свързани с етапите на строителството – трасиране на пътя и разчистване на терена, изкопни и насипни работи; подготовка на терена и изграждане на системата за отводняване; изграждане на съоръженията; полагане на настилките; оформяне на прилежащите банкети и сервитути и укрепване на откоси; монтаж на съоръженията и знаците по пътя, информационните елементи и осветлението в участъците, където това е предвидено; рекултивация на засегнатите от строителството участъци; ограждане и озеленяване на разделителната и прилежащите ивици, в съответствие с изискванията за безопасност на движението.

Общата дължина на участъка в границите на столична община е 16.400 km.

Връзка с други съществуващи и одобрени с устройствен или друг план дейности в обхвата на въздействие на обекта на инвестиционното предложение:

Проектът за Северна скоростна тангента (ССТ) на гр. София се изготвя в съответствие с Изменението на Общия устройствен план на гр. София и Столична община, (2008 – 2009 г.) за което са изготвени Екологична оценка и Оценка за съвместимост на Предварителния и на Окончателния проект. Общият устройствен план е в процес на одобряване, нанесени са всички корекции, в резултат на препоръки от двете оценки, от обществените обсъждания и от ОЕСУТ на Столична община.

Местоположение на площадката /населено място, община, квартал, поземлен имот, собственост, близост до или засягане на защитени територии, очаквано трансгранично въздействие, схема на нова или промяна на съществуваща пътна инфраструктура /

Трасето на Северната скоростна тангента преминава през територията на Столична община, в непосредствена близост до северната регулационна граница на града. Заедно с предвидените към него съоръжения то попада в следните райони – Връбница, Сердика, Надежда, Нови Искър, Кремиковци, Искър и Панчарево.

Съгласно предвижданията на Изменението на ОУП на гр. София и Столична община ССТ ще преминава през територии, които попадат в зона "Ссб" (през промяна на предназначението им като земеделски земи и с определени възможности за застрояване съгласно ЗУЗОС/ ДВ бр.106/27.12.2006) и в зона "Ссп" (земеделска зона със специфичен режим – без промяна на предназначението на земеделската земя, допускащ освен допустимото за зона "Ссб" застрояване и такова за обслужване на аграрен туризъм и отдих).

Природни ресурси, предвидени за използване по време на строителството и експлоатацията:

Основен природен ресурс, който най-много ще бъде засегнат по време на строителството и експлоатацията е земята. По време на строителството и след изграждането на магистралата в обсега на нейното трасе ще се получи запечатване на почвите, а в зоната за обслужване на строителните дейности (ивици, успоредни на трасето на магистралата), ще се получи вторично уплътняване на почвите и техногенно замърсяване с вредни вещества, поради което се предвиждат и съответните рекултивационни мероприятия за възстановяване на почвите и ландшафта. Измененията на топографията на терена и свързаната с това трайна промяна във водния режим ще бъдат регулирани с проучванията за отводняването на пътя и реализирането на необходимите съоръжения за регулиране на отвеждането на повърхностните и подземните води. Генерираните значителни количества земни маси по време на строителството ще бъдат извозвани на определени от Столична община депа за земни маси, а част от тях ще бъдат използвани за рекултивация на терени в съседство.

Отпадъци, които се очаква да се генерират:

При осъществяване на инвестиционното намерение "Скоростна северна тангента, гр. София", количеството отпадъци, генерирани по време на строителството ще имат приоритет в сравнение с тези генерирани по време на експлоатацията. По време на строителството ще се генерират предимно строителни отпадъци, за които Столична община е необходимо да даде разрешение за депонирането им на депо за строителни отпадъци. Битовите отпадъци, които се генерират по време на строителството и по време на експлоатацията ще се събират, извозват и третират съвместно с всички битови отпадъци на община София.

Моля да ни информирате за необходимите действия, които трябва да предприемем, по реда на глава шеста от Закона за опазване на околната среда.

Прилагам:

- 1. Документи, доказващи уведомяване на съответната/съответните община/ общини, район/райони и кметство или кметства и на засегнатото население (копие от писма) /съгласно изискванията на чл.4, ал. 2 на Наредбата, приета с ПМС № 59/2003г., изм. и доп., ДВ, бр. 3 от 2006 г./.
- 2. Други приложения:
 - Скица извадка от проекта за изменение на ОУП на гр. София и Столична община в 1:10 000.
 - Схема на разположението на трасето на северна скоростна тангента на гр. София

Уведомител:

KTYPA W арх. Петър Диков Главен архитект на СС София

СТОЛИЧНА ОБЩИНА



ГЛАВЕН АРХИТЕКТ НА СОФИЯ

НАГ - София No: ИБК-92-00-14 10.04.2009 10.04.2009



ДО Г-Н ВАЛЕНТИН КОТОВ КМЕТ НА РАЙОН НОВИ ИСКЪР

гр. Нови Искър, пк 1281, ул. "Искърско дефиле" № 123, тел: 991 4226, 991 4287, факс 991 4806, 991 4316 e-mail: noviiskar @abv.bg

УВЕДОМЛЕНИЕ

за инвестиционно намерение

от СТОЛИЧНА ОБЩИНА

гр. София 1000 ул. Сердика № 5 ИН 000696327

Пълен пощенски адрес: гр. София 1000 ул. Сердика № 5 тел: 9238 310, 981 13 21 Факс: 980 67 41 Управител или изпълнителен директор на фирмата-възложител: арх. Петър Диков, Главен архитект Лице за контакти: инж. Петър Терзиев – Директор на ОП "Софпроект – ОГП", София, Зона Б5 бл. 11, вх.Б, ет.17 тел: 920 68 62; 920 30 77

Уважаеми г-н Кмет,

Уведомяваме Ви, че СТОЛИЧНА ОБЩИНА има следното инвестиционно предложение:

Характеристика на инвестиционното предложение:

1. Резюме на предложението

В съответствие с проучванията, направени на ниво Общ устройствен план на гр. София и Столична община и съпътстващите плана схеми и анализи, СТОЛИЧНА ОБЩИНА е взела решение за приоритетно изграждане на Северна скоростна тангента (ССТ) с цел изнасяне на транспортните потоци извън централната градска част и улесняване създаването на по-добри радиални

централната градска част и улесняване създаването на по-добри радиални връзки към центъра на града. Проектът за Северна скоростна тангента ще бъде изготвен в съответствие с изискванията за инвестиционни проекти за пътната инфраструктура, съфинансирани от програма ИСПА, Кохезионния и Структурните фондове на ЕС.

Трасето преминава северно от регулационната граница на гр. София и ще бъде изпълнено посредством ново строителство и съвременни технологии за строеж на пътища от подобен висок клас, удовлетворяващи изискванията на ЕС. Това трасе с обща дължина от 16.400 km, тангира до съществуващи производствени зони и преминава през незастроени територии, отдалечено от съществуващите селища и защитени зони. То пресича територията на следните райони в обхвата на Столична община - Връбница, Сердика, Надежда, Нови Искър, Кремиковци, Искър и Панчарево.

Предложеното в проекта за Изменение на ОУП на гр. София и Столична община (Окончателен проект) трасе за изграждането на Северната скоростна тангента на гр. София преминава през територии с преобладаващ равнинен терен, което позволява по-лесно да бъдат постигнати изискванията на Наредба № 1 за проектиране на пътища (обн. ДВ бр.47/09.06.2000 г.) за осигуряване безопасността на движението и намаляване на рисковете, тъй като отсъствието на сложни релефни форми и ограничители ще даде възможност да се развият по-добре проектните елементи на пътя в план и профил и ще се осигури добро "оптическо водене" на пътя за ориентацията на водачите на моторни превозни средства.

Според микроклиматичното райониране на София районът, в който попада инвестиционното предложение, е в ниската част на Софийското поле, която се характеризира с преобладаващи западни и северозападни ветрове. Средната скорост на вятъра през зимно-пролетния сезон се колебае от 3 до 4.5 m/s, а в края на лятото и началото на есента - от 1.5 до 3 m/s. Климатичните условия на средата са благоприятни, поради преминаването на пътя в еднородни участъци на Софийското поле със сходен микроклимат и отсъствие на такива екстремни промени и различия, които биха затруднили движението и биха създали риск за движението от евентуални внезапни обледявания на пътната настилка.

Преобладават земеделските земи 3-та и 6-та бонитетна категории, представени от почвените различия: излужени смолници, тежко песъчливоглинести и леко глинести и алувиално-ливадни почви, леко, средно и тежко песъчливо-глино-глинести.

От изготвените схеми на защитените територии и зони към проекта за Изменение на ОУП на гр. София и Столична община (Окончателен проект), към неговата Екологична оценка и Оценката за съвместимост става ясно, че в обхвата на разработката не попадат защитени територии и зони по Натура 2000. Няма данни за наличие на културно-исторически паметници и обекти в тази зона.

Съгласно проучванията, предхождащи изготвянето на инвестиционния проект, северна скоростна тангента на гр. София е заключена между околовръстния

път и започва на запад при km 0+000, (Западна тангента), пресичайки го отново при km 16+400. на изток (източна тангента). Проектните габарити на пътя са 6 ленти за активно движение и 2 ленти за принудително спиране. В участъка ще бъдат разположени и съответните възли за обслужване на града и прилежащите промишлени зони. Тези възли ще бъдат разположени на отстояния, съответстващи на изискванията за пътища от подобен клас.

Транспортното натоварване е изчислено на базата на преобладаващо участие на леки автомобили - 85-87% от натоварването, 3-5% автобуси, 3.5- 4.5% товарни композиции.

Направената икономическа оценка на алтернативите за изграждане на транспортните връзки в северната част на Столична община, изготвена от "Виа План" ООД, София (септември 2007 г.), също дава предимство на варианта, при който Северната скоростна тангента ще се развие като част от европейската комуникационно-транспортна мрежа. Освен посочените по-горе предимства за устройството на териториите, този вариант се развива в по-къс с около 6 km участък.

Екологичната оценка на Изменението на ОУП на гр. София и Столична община оценява тази алтернатива като по-благоприятна от гледна точка на социалноикономическото въздействие върху развитието на общината и цялостното въздействие върху околната среда, биоразнообразието и здравно-хигиенните условия.

С реализирането на инвестиционното предложение се очаква значително да се подобри транспортното обслужване на столичния град, като се изградят необходимите комуникационно-транспортните връзки с различни части на града и страната.

/посочва се характера на инвестиционното предложение, в т.ч. дали е за ново строителство, дейности и технологии, разширение и/или промяна на производствената дейност, съгласно изискванията на раздел I и III от глава шеста на Закона за опазване на околната среда /обн. ДВ, бр.91/25.09.2002 г., последно изменение ДВ бр. 77 от 27.09.2005 г. срок на действие на предложението/

2. Описание на основните процеси, капацитет, производителност (т/год. готова продукция), обща използвана площ.

Основните процеси, които ще съпътстват изграждането на северната скоростна тангента на гр. София са свързани с етапите на строителството – трасиране на пътя и разчистване на терена, изкопни и насипни работи; подготовка на терена и изграждане на системата за отводняване; изграждане на съоръженията; полагане на настилките; оформяне на прилежащите банкети и сервитути и укрепване на откоси; монтаж на съоръженията и знаците по пътя, информационните елементи и осветлението в участъците, където това е предвидено; рекултивация на засегнатите от строителството участъци; ограждане и озеленяване на разделителната и прилежащите ивици, в съответствие с изискванията за безопасност на движението.

Общата дължина на участъка в границите на столична община е 16.400 km.

Връзка с други съществуващи и одобрени с устройствен или друг план дейности в обхвата на въздействие на обекта на инвестиционното предложение:

Проектът за Северна скоростна тангента (ССТ) на гр. София се изготвя в съответствие с Изменението на Общия устройствен план на гр. София и Столична община, (2008 – 2009 г.) за което са изготвени Екологична оценка и Оценка за съвместимост на Предварителния и на Окончателния проект. Общият устройствен план е в процес на одобряване, нанесени са всички корекции, в резултат на препоръки от двете оценки, от обществените обсъждания и от ОЕСУТ на Столична община.

Местоположение на площадката /населено място, община, квартал, поземлен имот, собственост, близост до или засягане на защитени територии, очаквано трансгранично въздействие, схема на нова или промяна на съществуваща пътна инфраструктура /

Трасето на Северната скоростна тангента преминава през територията на Столична община, в непосредствена близост до северната регулационна граница на града. Заедно с предвидените към него съоръжения то попада в следните райони – Връбница, Сердика, Надежда, Нови Искър, Кремиковци, Искър и Панчарево.

Съгласно предвижданията на Изменението на ОУП на гр. София и Столична община ССТ ще преминава през територии, които попадат в зона "Ссб" (през промяна на предназначението им като земеделски земи и с определени възможности за застрояване съгласно ЗУЗОС/ ДВ бр.106/27.12.2006) и в зона "Ссп" (земеделска зона със специфичен режим – без промяна на предназначението на земеделската земя, допускащ освен допустимото за зона "Ссб" застрояване и такова за обслужване на аграрен туризъм и отдих).

Природни ресурси, предвидени за използване по време на строителството и експлоатацията:

Основен природен ресурс, който най-много ще бъде засегнат по време на строителството и експлоатацията е земята. По време на строителството и след изграждането на магистралата в обсега на нейното трасе ще се получи запечатване на почвите, а в зоната за обслужване на строителните дейности (ивици, успоредни на трасето на магистралата), ще се получи вторично уплътняване на почвите и техногенно замърсяване с вредни вещества, поради което се предвиждат и съответните рекултивационни мероприятия за възстановяване на почвите и ландшафта. Измененията на топографията на терена и свързаната с това трайна промяна във водния режим ще бъдат регулирани с проучванията за отводняването на пътя и реализирането на необходимите съоръжения за регулиране на отвеждането на повърхностните и подземните води. Генерираните значителни количества земни маси по време на строителството ще бъдат извозвани на определени от Столична община депа за земни маси, а част от тях ще бъдат използвани за рекултивация на терени в съседство.

Отпадъци, които се очаква да се генерират:

При осъществяване на инвестиционното намерение "Скоростна северна тангента, гр. София", количеството отпадъци, генерирани по време на строителството ще имат приоритет в сравнение с тези генерирани по време на експлоатацията. По време на строителството ще се генерират предимно строителни отпадъци, за които Столична община е необходимо да даде разрешение за депонирането им на депо за строителни отпадъци. Битовите отпадъци, които се генерират по време на строителството и по време на експлоатацията ще се събират, извозват и третират съвместно с всички битови отпадъци на община София.

Моля да ни информирате за необходимите действия, които трябва да предприемем, по реда на глава шеста от Закона за опазване на околната среда.

Прилагам:

- 1. Документи, доказващи уведомяване на съответната/съответните община/ общини, район/райони и кметство или кметства и на засегнатото население (копие от писма) /съгласно изискванията на чл.4, ал. 2 на Наредбата, приета с ПМС № 59/2003г., изм. и доп., ДВ, бр. 3 от 2006 г./.
- 2. Други приложения:
 - Скица извадка от проекта за изменение на ОУП на гр. София и Столична община в 1:10 000.
 - Схема на разположението на трасето на северна скоростна тангента на гр. София

Уведомител:

р Диков apx. Главе

СТОЛИЧНА ОБЩИНА



ГЛАВЕН АРХИТЕКТ НА СОФИЯ

НАГ - София No: ИБК-92-00-14 10.04.2009 10.04.2009

Nº .i



ДО Г-Н ДИМИТЪР ДИМОВ

. Кмет на район НАДЕЖДА ул. "Св. Петка Търновска" 9, п.к. 1220, факс 837 64 07 http://www.so-nadejda.com

УВЕДОМЛЕНИЕ

за инвестиционно намерение

от СТОЛИЧНА ОБЩИНА

гр. София 1000 ул. Сердика № 5 ИН 000696327

Пълен пощенски адрес: гр. София 1000 ул. Сердика № 5 тел: 9238 310, 981 13 21 Факс: 980 67 41 Управител или изпълнителен директор на фирмата-възложител: арх. Петър Диков, Главен архитект на СО Лице за контакти: инж. Петър Терзиев – Директор на ОП "Софпроект – ОГП", София, Зона Б5 бл. 11, вх.Б, ет.17 тел: 920 68 62; 920 30 77

Уважаеми г-н Кмет,

Уведомяваме Ви, че СТОЛИЧНА ОБЩИНА има следното инвестиционно предложение:

Характеристика на инвестиционното предложение:

1. Резюме на предложението

В съответствие с проучванията, направени на ниво Общ устройствен план на гр. София и Столична община и съпътстващите плана схеми и анализи, СТОЛИЧНА ОБЩИНА е взела решение за приоритетно изграждане на Северна скоростна тангента (ССТ) с цел изнасяне на транспортните потоци извън централната градска част и улесняване създаването на по-добри радиални

централната градска част и улесняване създаването на по-добри радиални връзки към центъра на града. Проектът за Северна скоростна тангента ще бъде изготвен в съответствие с изискванията за инвестиционни проекти за пътната инфраструктура, съфинансирани от програма ИСПА, Кохезионния и Структурните фондове на ЕС.

Трасето преминава северно от регулационната граница на гр. София и ще бъде изпълнено посредством ново строителство и съвременни технологии за строеж на пътища от подобен висок клас, удовлетворяващи изискванията на ЕС. Това трасе с обща дължина от 16.400 km, тангира до съществуващи производствени зони и преминава през незастроени територии, отдалечено от съществуващите селища и защитени зони. То пресича територията на следните райони в обхвата на Столична община - Връбница, Сердика, Надежда, Нови Искър, Кремиковци, Искър и Панчарево.

Предложеното в проекта за Изменение на ОУП на гр. София и Столична община (Окончателен проект) трасе за изграждането на Северната скоростна тангента на гр. София преминава през територии с преобладаващ равнинен терен, което позволява по-лесно да бъдат постигнати изискванията на Наредба № 1 за проектиране на пътища (обн. ДВ бр.47/09.06.2000 г.) за осигуряване безопасността на движението и намаляване на рисковете, тъй като отсъствието на сложни релефни форми и ограничители ще даде възможност да се развият по-добре проектните елементи на пътя в план и профил и ще се осигури добро "оптическо водене" на пътя за ориентацията на водачите на моторни превозни средства.

Според микроклиматичното райониране на София районът, в който попада инвестиционното предложение, е в ниската част на Софийското поле, която се характеризира с преобладаващи западни и северозападни ветрове. Средната скорост на вятъра през зимно-пролетния сезон се колебае от 3 до 4.5 m/s, а в края на лятото и началото на есента - от 1.5 до 3 m/s. Климатичните условия на средата са благоприятни, поради преминаването на пътя в еднородни участъци на Софийското поле със сходен микроклимат и отсъствие на такива екстремни промени и различия, които биха затруднили движението и биха създали риск за движението от евентуални внезапни обледявания на пътната настилка.

Преобладават земеделските земи 3-та и 6-та бонитетна категории, представени от почвените различия: излужени смолници, тежко песъчливоглинести и леко глинести и алувиално-ливадни почви, леко, средно и тежко песъчливо-глинести.

От изготвените схеми на защитените територии и зони към проекта за Изменение на ОУП на гр. София и Столична община (Окончателен проект), към неговата Екологична оценка и Оценката за съвместимост става ясно, че в обхвата на разработката не попадат защитени територии и зони по Натура 2000. Няма данни за наличие на културно-исторически паметници и обекти в тази зона.

Съгласно проучванията, предхождащи изготвянето на инвестиционния проект, северна скоростна тангента на гр. София е заключена между околовръстния

път и започва на запад при km 0+000, (Западна тангента), пресичайки го отново при km 16+400. на изток (източна тангента). Проектните габарити на пътя са 6 ленти за активно движение и 2 ленти за принудително спиране. В участъка ще бъдат разположени и съответните възли за обслужване на града и прилежащите промишлени зони. Тези възли ще бъдат разположени на отстояния, съответстващи на изискванията за пътища от подобен клас.

Транспортното натоварване е изчислено на базата на преобладаващо участие на леки автомобили - 85-87% от натоварването, 3-5% автобуси, 3.5- 4.5% товарни композиции.

Направената икономическа оценка на алтернативите за изграждане на транспортните връзки в северната част на Столична община, изготвена от "Виа План" ООД, София (септември 2007 г.), също дава предимство на варианта, при който Северната скоростна тангента ще се развие като част от европейската комуникационно-транспортна мрежа. Освен посочените по-горе предимства за устройството на териториите, този вариант се развива в по-къс с около 6 km участък.

Екологичната оценка на Изменението на ОУП на гр. София и Столична община оценява тази алтернатива като по-благоприятна от гледна точка на социалноикономическото въздействие върху развитието на общината и цялостното въздействие върху околната среда, биоразнообразието и здравно-хигиенните условия.

С реализирането на инвестиционното предложение се очаква значително да се подобри транспортното обслужване на столичния град, като се изградят необходимите комуникационно-транспортните връзки с различни части на града и страната.

/посочва се характера на инвестиционното предложение, в т.ч. дали е за ново строителство, дейности и технологии, разширение и/или промяна на производствената дейност, съгласно изискванията на раздел I и III от глава шеста на Закона за опазване на околната среда /обн. ДВ, бр.91/25.09.2002 г., последно изменение ДВ бр. 77 от 27.09.2005 г. срок на действие на предложението/

2. Описание на основните процеси, капацитет, производителност (т/год. готова продукция), обща използвана площ.

Основните процеси, които ще съпътстват изграждането на северната скоростна тангента на гр. София са свързани с етапите на строителството – трасиране на пътя и разчистване на терена, изкопни и насипни работи; подготовка на терена и изграждане на системата за отводняване; изграждане на съоръженията; полагане на настилките; оформяне на прилежащите банкети и сервитути и укрепване на откоси; монтаж на съоръженията и знаците по пътя, информационните елементи и осветлението в участъците, където това е предвидено; рекултивация на засегнатите от строителството участъци; ограждане и озеленяване на разделителната и прилежащите ивици, в съответствие с изискванията за безопасност на движението.

Общата дължина на участъка в границите на столична община е 16.400 km.

Връзка с други съществуващи и одобрени с устройствен или друг план дейности в обхвата на въздействие на обекта на инвестиционното предложение:

Проектът за Северна скоростна тангента (ССТ) на гр. София се изготвя в съответствие с Изменението на Общия устройствен план на гр. София и Столична община, (2008 – 2009 г.) за което са изготвени Екологична оценка и Оценка за съвместимост на Предварителния и на Окончателния проект. Общият устройствен план е в процес на одобряване, нанесени са всички корекции, в резултат на препоръки от двете оценки, от обществените обсъждания и от ОЕСУТ на Столична община.

Местоположение на площадката /населено място, община, квартал, поземлен имот, собственост, близост до или засягане на защитени територии, очаквано трансгранично въздействие, схема на нова или промяна на съществуваща пътна инфраструктура /

Трасето на Северната скоростна тангента преминава през територията на Столична община, в непосредствена близост до северната регулационна граница на града. Заедно с предвидените към него съоръжения то попада в следните райони – Връбница, Сердика, Надежда, Нови Искър, Кремиковци, Искър и Панчарево.

Съгласно предвижданията на Изменението на ОУП на гр. София и Столична община ССТ ще преминава през територии, които попадат в зона "Ссб" (през промяна на предназначението им като земеделски земи и с определени възможности за застрояване съгласно ЗУЗОС/ ДВ бр.106/27.12.2006) и в зона "Ссп" (земеделска зона със специфичен режим – без промяна на предназначението на земеделската земя, допускащ освен допустимото за зона "Ссб" застрояване и такова за обслужване на аграрен туризъм и отдих).

Природни ресурси, предвидени за използване по време на строителството и експлоатацията:

Основен природен ресурс, който най-много ще бъде засегнат по време на строителството и експлоатацията е земята. По време на строителството и след изграждането на магистралата в обсега на нейното трасе ще се получи запечатване на почвите, а в зоната за обслужване на строителните дейности (ивици, успоредни на трасето на магистралата), ще се получи вторично уплътняване на почвите и техногенно замърсяване с вредни вещества, поради което се предвиждат и съответните рекултивационни мероприятия за възстановяване на почвите и ландшафта. Измененията на топографията на терена и свързаната с това трайна промяна във водния режим ще бъдат регулирани с проучванията за отводняването на пътя и реализирането на необходимите съоръжения за регулиране на отвеждането на повърхностните и подземните води. Генерираните значителни количества земни маси по време на строителството ще бъдат извозвани на определени от Столична община депа за земни маси, а част от тях ще бъдат използвани за рекултивация на терени в съседство.

Отпадъци, които се очаква да се генерират:

При осъществяване на инвестиционното намерение "Скоростна северна тангента, гр. София", количеството отпадъци, генерирани по време на строителството ще имат приоритет в сравнение с тези генерирани по време на експлоатацията. По време на строителството ще се генерират предимно строителни отпадъци, за които Столична община е необходимо да даде разрешение за депонирането им на депо за строителството и по време на експлоатацията ще се събират, извозват и третират съвместно с всички битови отпадъци на община София.

Моля да ни информирате за необходимите действия, които трябва да предприемем, по реда на глава шеста от Закона за опазване на околната среда.

Прилагам:

- 1. Документи, доказващи уведомяване на съответната/съответните община/ общини, район/райони и кметство или кметства и на засегнатото население (копие от писма) /съгласно изискванията на чл.4, ал. 2 на Наредбата, приета с ПМС № 59/2003г., изм. и доп., ДВ, бр. 3 от 2006 г./.
- 2. Други приложения:
 - Скица извадка от проекта за изменение на ОУП на гр. София и Столична община в 1:10 000.
 - Схема на разположението на трасето на северна скоростна тангента на гр. София

Уведомител:

apx. Teri ранов Главен



Уважаеми г-н Министър,

Както вече Ви уведомихме, в съответствие с проучванията, направени на ниво Общ устройствен план на гр. София и Столична община (Окончателен проект) и съпътстващите плана схеми и анализи, СТОЛИЧНА ОБЩИНА е взела решение за приоритетно изграждане на Северна скоростна тангента (ССТ).

На 27.04.09г. в ДАГ – СО се проведе първа работна среща за Заданието за ОВОС на ССТ, за която Вашето ведомство беше информирано, съгласно чл.95, ал.1 от ЗООС.

В тази връзка, до 05.06.09г. е необходимо да изпратите на адреса на лицето за контакти: инж. Петър Терзиев – Директор на ОП "Софпроект – ОГП", Зона Б–5, бл.11, вх.Б, ет.17, София – 1303, е-mail: ogp@sofproect.com, Вашите писмени мнения, забележки и предложения по споменатото инвестиционно намерение.

ГЛАВЕН АРХИТ НА СОФИЯ:	EKT	THE STATE AND A DESCRIPTION OF	Constant of the second se	(иков /
			1	
Edited by Foxit PDF Editor **РЕПУБЛИКА** Copyright (c) by Foxit Corporation, 2003 - 2010 For Evaluation Only. МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

> До г-н Петър Диков Главен архитект на Столична Община

Копие:

г-н Петър Терзиев – Директор на ОП "Софпроект – ОГП" гр. София 1303 ж.к. "Зона Б-5", бл.11, вх. Б, ет.17

РИОСВ – София Район Връбница – СО Район Сердика – СО Район Надежда – СО Район Нови Искър – СО Район Кремиковци – СО Район Искър – СО Район Панчарево – СО

На Ваши №ИБК-92-00-14/10.04.2009г. и №ИБК-92-00-14/21.05.2009г.

Относно: Инвестиционно предложение за "Северна скоростна тангента на гр. София от км 0+000 до км 16+400"

Уважаеми г-н Диков,

Приемаме представеното уведомление като информиране на компетентния орган по околна среда по смисъла на чл.95, ал.1 от Закона за опазване на околната среда (ЗООС) и чл.4, ал.1 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда (Наредба за ОВОС).

На основание чл.5 от Наредбата за ОВОС и във връзка с чл.39, ал.2 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка за съвместимост на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони (Наредба за ОС) Ви уведомяваме, че:

I. По отношение изискванията на нормативната уредба по OBOC:

Инвестиционното предложение за изграждане на северна скоростна тангента в обхвата на Столична община, с дължина 16+400 км, с 6 ленти за активно движение и 2 ленти за принудително спиране, попада в обхвата на т.22, б. "б" от Приложение №1 на ЗООС и е предмет на задължителна ОВОС. Компетентен орган за вземане на решение е министърът на околната среда и водите.

Предвид изискванията на §1, т.20 от Допълнителните разпоредби на ЗООС за "възложител на инвестиционно предложение" и разпоредбите на чл.30, ал.2 от Закона за пътищата е необходимо за по-нататъшно продължаване на процедурата да представите взаимна договореност за изграждането ССТ между Столична община и Национална агенция "Пътна инфраструктура". Във връзка с гореизложеното:

Edited by Foxit PDF Editor

Copyright (c) by Foxit Corporation, 2003 - 2010

1. Възложителят на инвестиционното предло: For Evaluation Only. задание за обхват на ОВОС, в което инвестиционното страние с

задание за облыт на одоо, и логот въздействие при осъществяването му.

- 1.1 По обхвата на оценката възложителят следва да проведе консултации с компетентните органи по околна среда, в т.ч. МОСВ, РИОСВ – София и съответната Басейнова дирекция, със специализирани ведомства и обществеността.
- 2 Възложителят следва да възложи изготвянето на доклад за ОВОС (въз основа на заданието, по което са проведени консултации) на колектив от експерти, които притежават удостоверение за вписване в Регистъра на експертите, извършващи ОВОС. Докладът за ОВОС следва да бъде съобразен с изискванията на чл. 96, ал. 1 от ЗООС и чл.14, ал.1 от Наредбата за ОВОС.

II. По отношение изискванията на нормативната уредба по биологично разнообразие:

Инвестиционното предложение за изграждане на "Северна скоростна тангента на гр. София от км 0+000 до км 16+400" не засяга защитени територии по смисъла на Закона за защитени територии и не засяга защитени зони по смисъла на Закона за биологичното разнообразие. Трасето на ССТ се намира в близост до защитени зони: "Рибарници Челопечене" с код BG0002114 за опазване на дивите птици, обявена със Заповед № РД-553/05.09.2008 г. на Министъра на околната среда и водите (ДВ, бр. 83/23.09.2008 г.) и "Долни Богров Казичене" с код BG0002004 за опазване на дивите птици, обявена със Заповед № РД-573/08.09.2008 г. на Министъра на околната среда и водите (ДВ, бр. 84/26.09.2008 г.).

Съгласно разпоредбата на чл. 2, ал. 3 във връзка с ал. 1, т. 3, буква "а" от Наредбата за ОС инвестиционното предложение подлежи на **оценка за съвместимостта** с предмета и целите на опазване на защитените зони.

След преглед на представената документация и на основание чл. 39, ал. 3 от Наредбата за ОС, преценката за вероятната степен на отрицателно въздействие е, че инвестиционното предложение **няма вероятност** да окаже значително отрицателно въздействие върху популации и местообитания на видове, предмет на опазване в описаните защитени зони.

ЗАМ. МИНИСТЪР:

(ЧАВДАР ГЕОРГИ́ЕВ)

no 12.03.09

СТОЛИЧНА ОБЩИНА



ГЛАВЕН АРХИТЕКТ НА СОФИЯ ул. Сердика 5а тел. 981-13-21

НАГ - София No: ИБК-92-00-14 10.04.2009 11.08.2009 0 090188 0 Edited by Foxit PDF Editor Copyright (c) by Foxit Corporation, 2003 - 2010 For Evaluation Only.

Министерство на околната среда и водите 200 M. r. София ДО

МИНИСТЪРА НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ Г-ЖА НОНА КАРАДЖОВА

бул. Мария Луиза № 22 София п.к.1000 тел. 940 60 00

<u>Към преписка с Ваши № ОВОСУ-7318 и № 08-00-2118/21.07.2009 г.</u>

<u>Относно:</u> Задание за обхват на ОВОС на Северна Скоростна тангента на гр. София от км. 0⁺⁰⁰⁰ до км. 16⁺⁴⁰⁰

Уважаема г-жо Министър,

Представяме Ви за съгласуване един /1/ екземпляр от изготвеното на основание чл. 95 ал. 2 от ЗООС и чл. 10. ал. 1 от Наредбата за условията и реда за извършване на Оценка на въздействието върху околната среда Задание за обхват и съдържание на доклад за ОВОС на Северна скоростна тангента на гр. София от км. 0⁺⁰⁰⁰ до км. 16⁺⁴⁰⁰ с необходимите графични приложения към него за разположение на трасето.

В него са отразени препоръките на МОСВ в становище с изх. № ОВОСУ-7318 и № 08-00-2118/21.07.2009г., както и всички препоръки от проведените консултации, съгласно приложената справка.

Приложения:

- 1. Скица извадка от проекта за Изменение на ОУП на Столична община в М 1:10 000;
- 2. Схема на разположението на трасето на Северна скоростна тангента на гр. София;
- 3. Фрагмент от сателитната снимка на територията, през която ще преминава трасето на ССТ, София;
- Списък на уведомените държавни, общински и районни институции и организации;

- 5. Протокол от проведената среща в НАГ на 27.04.2009 г. и списък на присъстващите;
- 6. Становище на МОСВ с изх. № ОВОСУ-7318 и № 08-00-2118 от 21.07.2009 г.;
- Справка за проведените консултации и направените препоръки към обхвата на OBOC;
- 8. Копие от Задание за инвестиционен проект за ССТ на гр. София.

Гл. архитект на Столична община /арх. Петър Диковери

e,

Oupreno 31.05.10

Bx. №	OBOC·/	1442	
София	28	05.	201 ^O r

СТОЛИЧНА ОБЩИНА



НАПРАВЛЕНИЕ "АРХИТЕКТУРА И ГРАДОУСТРОЙСТВО"

НАГ - София No: ИБК-92-00-19 27.05.2010 27.05.2010

ДО

МИНИСТЪРА НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

OTHOCHO: ОВОС на Северна скоростна тангента (ССТ) на гр.София от км 0^{+000} до км 16^{+400}

Уважаема г-жо Министър,

В съответствие с проучванията, направени на ниво Общ устройствен план на Столична община и съпътстващите план-схеми и анализи, СТОЛИЧНА ОБЩИНА е взела решение за приоритетно изграждане на Северна скоростна тангента (ССТ) с цел изнасяне на транспортните потоци извън централната градска част и улесняване създаването на по-добри радиални връзки към центъра на града.

Във тази връзка и към преписка с Ваши № ОВОСУ-7318 и № 08-00-2118/21.07.2009г., приложено изпращаме Ви:

- 1. Задание за съдържанието и обхвата на доклад за ОВОС на обект "Северна скоростна тангента – гр.София от км 0⁺⁰⁰⁰ до км 16⁺⁴⁰⁰
- 2. Доклад за оценка на въздействието върху околната среда на Северна скоростна тангента, участък от км 0⁺⁰⁰⁰ до км 16⁺⁴⁰⁰
- 3. Доклад за оценка на въздействието върху околната среда на Северна скоростна тангента, участък от км 0⁺⁰⁰⁰ до км 16⁺⁴⁰⁰ – Приложения
- 4. Доклад за оценка на въздействието върху околната среда на Северна скоростна тангента, участък от км 0^{+000} до км 16^{+400} – Нетехническо резюме
- 5. CD-R съдържащ горепосочената информация



9

n n n n n n n n n n n n n n n n n n n	- · · · · · · · · · · · · · · · · · · ·
до ОБАД	
Фин <mark>ансов център</mark> ФЦ Триадица	уникален регистрационен номер Д. Д. В. В. Б. ЛОГ-
Адр <u>ес ул.</u> "Триадица" №6	дата на представяне
Платете на - име на получателя МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА IBAN на получателя	Среда и водите печат најнаредители среда и водите по смисъла на валутния закон
BG35 BNBG 9661 3000 1387	01 BIC на банката на получателя BNBGBGSD
БНБ	Вид плащане
ПЛАТЕЖНО НАРЕЖДАНЕ/ВНОСНА БЕЛЕЖ за плащане от/към бюджета	КА Вид валута Сума 1500.00
хиляда петстотин лв. и Ост.	
основание за плащане Такса ПМС 253, чл.5,ал.2	т.1
ОВОС на Северна тангента	- София
Нид док. Номер на документа, по който се плаща	Дата на документа
Период, за които се плаща От дата(ддимигггг) 01.05.2010	До дата(ддммгггг) 31.05.2010
	имена на физическото лице Чуждестранно лице по симсъла на Валутния закон
ООД на задълженото лице(БУЛСТАТ/ ЕИК) ЕГН на задъл 000696327	женото лице ЛНЧ на задълженото лице
наредител/ вносител - наименование на юридическото лице или тр	рите имена на физическото лице
НАГ	NATIONAL STATISTICS
BG76 SOMB 9130 3126 2957	BIC на банката на наредителя SOMBBGSF
Платежна система	ната на ранотовение (17 701) Вид плащане
Такси Сума такси Банков служит	ел Касиер
	and the second s

.

3

Oupreno 31.05.10

Bx. №	OBOC·/	1442	
София	28	05.	201 ^O r

СТОЛИЧНА ОБЩИНА



НАПРАВЛЕНИЕ "АРХИТЕКТУРА И ГРАДОУСТРОЙСТВО"

НАГ - София No: ИБК-92-00-19 27.05.2010 27.05.2010

ДО

МИНИСТЪРА НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

OTHOCHO: ОВОС на Северна скоростна тангента (ССТ) на гр.София от км 0^{+000} до км 16^{+400}

Уважаема г-жо Министър,

В съответствие с проучванията, направени на ниво Общ устройствен план на Столична община и съпътстващите план-схеми и анализи, СТОЛИЧНА ОБЩИНА е взела решение за приоритетно изграждане на Северна скоростна тангента (ССТ) с цел изнасяне на транспортните потоци извън централната градска част и улесняване създаването на по-добри радиални връзки към центъра на града.

Във тази връзка и към преписка с Ваши № ОВОСУ-7318 и № 08-00-2118/21.07.2009г., приложено изпращаме Ви:

- 1. Задание за съдържанието и обхвата на доклад за ОВОС на обект "Северна скоростна тангента – гр.София от км 0⁺⁰⁰⁰ до км 16⁺⁴⁰⁰
- 2. Доклад за оценка на въздействието върху околната среда на Северна скоростна тангента, участък от км 0⁺⁰⁰⁰ до км 16⁺⁴⁰⁰
- 3. Доклад за оценка на въздействието върху околната среда на Северна скоростна тангента, участък от км 0⁺⁰⁰⁰ до км 16⁺⁴⁰⁰ – Приложения
- 4. Доклад за оценка на въздействието върху околната среда на Северна скоростна тангента, участък от км 0^{+000} до км 16^{+400} – Нетехническо резюме
- 5. CD-R съдържащ горепосочената информация



9

n n n n n n n n n n n n n n n n n n n	- · · · · · · · · · · · · · · · · · · ·
до ОБАД	
Фин <mark>ансов център</mark> ФЦ Триадица	уникален регистрационен номер Д. Д. В. В. Б. ЛОГ-
Адр <u>ес ул.</u> "Триадица" №6	дата на представяне
Платете на - име на получателя МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА IBAN на получателя	Среда и водите печат најнаредители среда и водите по смисъла на валутния закон
BG35 BNBG 9661 3000 1387	01 BIC на банката на получателя BNBGBGSD
БНБ	Вид плащане
ПЛАТЕЖНО НАРЕЖДАНЕ/ВНОСНА БЕЛЕЖ за плащане от/към бюджета	КА Вид валута Сума 1500.00
хиляда петстотин лв. и Ост.	
основание за плащане Такса ПМС 253, чл.5,ал.2	т.1
ОВОС на Северна тангента	- София
Нид док. Номер на документа, по който се плаща	Дата на документа
Период, за които се плаща От дата(ддимигггг) 01.05.2010	До дата(ддммгггг) 31.05.2010
	имена на физическото лице Чуждестранно лице по симсъла на Валутния закон
ООД на задълженото лице(БУЛСТАТ/ ЕИК) ЕГН на задъл 000696327	женото лице ЛНЧ на задълженото лице
наредител/ вносител - наименование на юридическото лице или тр	рите имена на физическото лице
НАГ	NATIONAL STATISTICS
BG76 SOMB 9130 3126 2957	BIC на банката на наредителя SOMBBGSF
Платежна система	ната на ранотовение (17 701) Вид плащане
Такси Сума такси Банков служит	ел Касиер
	and the second s

.

3

Edited by Foxit PDF Editor Copyright (c) by Foxit Corporation, 2003 - 2010

ΡΕΠΥБ*Π***I** For Evaluation Only.

МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

Изх. № ОВОС-1442/.05.07.2010г.

до

Г-Н ЙОРДАНКА ФАНДЪКОВА КМЕТ НА СТОЛИЧНА ОБЩИНА

<u>КОПИЕ:</u>

АГЕНЦИЯ "ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА" РИОСВ - СОФИЯ БАСЕЙНОВА ДИРЕКЦИЯ "ДУНАВСКИ РАЙОН" РАЙОН ВРЪБНИЦА – СО РАЙОН СЕРДИКА – СО РАЙОН НАДЕЖДА – СО РАЙОН НОВИ ИСКЪР – СО РАЙОН КРЕМИКОВЦИ – СО РАЙОН ИСКЪР – СО РАЙОН ПАНЧАРЕВО – СО КМЕТСТВО С. КУБРАТОВО

На Ваш №ИБК-92-00-14/27.05.2010г.

ОТНОСНО: Процедура по ОВОС за инвестиционно предложение "Северна скоростна тангента на гр. София от км 0+000 до км 16+400"

УВАЖАЕМА ГОСПОЖО ФАНДЪКОВА,

Уведомяваме Ви, че представеният в МОСВ доклад за ОВОС на горното инвестиционно предложение, при прегледа на неговото качество, има положителна оценка, съгласно чл. 14, ал. 3 от Наредбата за условията и реда за извършване на ОВОС (Наредбата за ОВОС). В резултат от прегледа на документацията е констатирано следното:

1. В раздела "Находища на инертни материали в района на ССТ":

1.1. не са посочени всичка находища, които се водят на отчет в Националния баланс на запасите и ресурсите(НБЗР) на находищата на подземни богатства. Освен това, посочената фактология за находище "Пет могили" не е достоверна, тъй като находището е в експлоатация.

1.2. По отношение на проблемите, свързани с наличието на находища на подземни богатства в района на ССТ, са посочени само тези, свързани с отрицателното влияние на добива от тези находища, най-вече с унищожаването на значителни площи земеделски земи. Не е посочен проблемът, свързан с погребването на част от геоложките запаси на находище "Пет могили", тези в участък "Юг", които попадат под проектното трасе на ССТ и този, свързан с отнемане на вече предоставени права. Участъкът е предоставен на концесия за добив на пясъци и чакъли на "Холсим Кариерни материали" АД с Решение на МС №243 от 3.4.2002 г, за срок от 35 години.

Във връзка с гореизложеното, считаме за необходимо доклада да се допълни с липсващата информация за наличните находища на подземни богатства в района и предоставените от държавата права върху тях.

2. В т. 3.1.2. "Атмосферен въздух, качество на атмосферния въздух (КАВ) в района на обекта" са констатирани пропуски, неточности и неясноти, както следва:

- В т.3.1.2.1. "Източници на вредни емисии", на стр.18, твърдението, че в Националните доклади за състоянието на околната среда (2003-2007г.), са дадени емисиите от горивни и производствени процеси за РОУКАВ София – Столичен, не е вярно, тъй като в тези доклади се прави оценка на емисиите на вредни вещества от отделните групи източници на национално ниво. В тази връзка трябва да се посочи точният източник на данните за емисиите на серни и азотни оксиди, които са представени в графичен вид – фиг.3.1.2-1.
- В т.3.1.2.1., стр.18-19, фиг.3.1.2.-2, не се посочва източникът на данните за емисиите на серни оксиди, азотни оксиди и общ суспендиран прах, дадени за отделните райони (6 на брой) в обхвата на Столична община, през които минава трасето (напр. р-н Нови Искър, р-н Надежда, р-н Връбница и т.н., като за р-н Панчарево се посочва, че няма данни?!), в т.ч. не става ясно дали са получени в резултат на изчисления (съответно каква методика е използвана за тази цел) или са взети от литературни източници. В допълнение, са представени данни за емисиите на парникови газове за 6-те района (стр.19, фиг.3.1.2-3, източникът на тези данни също не е посочен.
- На стр.19, фиг.3.1.2-5, не става ясно по какъв начин са получени, посочените емисии на вредни вещества от автомобилния транспорт, в т.ч. използвана методика за изчисление, източник на данните и т.н. В допълнение, трябва да се изясни по какъв начин и на каква база е направено разпределението между отделните категории моторни превозни средства, за да се получи даденото в доклада процентно съотношение на трафика, както за централните градски части, така и за входно-изходните магистрали (като е посочен % дял единствено за леки и тежкотоварни автомобили), които се коментират в доклада.
- На стр.20, липсва позоваване на източника на цитираните данни за емисиите на парникови газове от регистрираните в столицата автомобили и от приходящите такива (не се посочва и броят на последните), или съответно посочване на методиката, по която тези емисии са изчислени.
- В т.3.1.2.2., стр.21, не е вярно твърдението, че всички от изброени пунктове за мониторинг са транспортно-ориентирани, за такива се считат единствено АИС "Орлов мост" и АИС "Павлово" (последният е и градски фонов пункт).
- На стр.22, не е вярно твърдението, че в гр. София не се използват твърди горива за битовото отопление, респ. че битовото отопление няма принос към завишените нива на ФПЧ10 в атмосферния въздух.
- На стр.22, във фиг.3.1.2.-7 е допусната техническа грешка изписано е средноденонощна норма, а за NO₂ такава няма, в случая става въпрос за средногодишната норма.
- На стр.22, не е вярно твърдението, че през 2008г. в София не са регистрирани превишения на прага за информиране на населението за озон, превишение на този праг е регистрирано в АИС "Надежда".
- Защо чрез използваният индекс за качество на въздуха е направена оценка само по отношение на ФПЧ10. След като е възприет такъв подход, би следвало той да се приложи и по отношение на останалите замърсители.
- Не е разгледан като показател за качеството на атмосферния въздух СО, предвид същественият принос на автомобилния транспорт към нивата на този замърсител, би следвало да се направи оценка и на този замърсител.

Предвид гореизложеното е необходимо тази точка на доклада за ОВОС да бъде коригирана и допълнена.

3. Не са посочени подходящите м For Evaluation Only. строителни площадки и складиране на насипни материали (в т.ч. земни и скални маси);

На основание чл. 16 от Наредбата за условията и реда за извършване на ОВОС Министерството на околната среда и водите определя като засегнати Столична община (СО); райони към СО - Връбница, Сердика, Надежда, Нови Искър, Кремиковци, Искър и Панчарево, и Кметство с. Кубратово, с които възложителят да организира обществено обсъждане на доклада за ОВОС.

организира обществено обсъждане на должна си основание чл. 15, ал. 1 и чл. 16 от За целите на общественото обсъждане и на основание чл. 15, ал. 1 и чл. 16 от горната наредба е необходимо да предприемете следните действия:

горната наредоа с необходимо да предприемете сиздание и моста на МОСВ два екземпляра от
 да представите в Дирекция "Превантивна дейност" на МОСВ два екземпляра от доклада за ОВОС и нетехническото резюме и един на електронен носител, в които да бъдат отразени посочените по-горе пропуски;

• да представите по един екземпляр от доклада и нетехническото резюме на • да представите по един екземпляр от доклада и нетехническото резюме на Регионална инспекция по околна среда и води (РИОСВ) – София и райони към СО -Връбница, Сердика, Надежда, Нови Искър, Кремиковци, Искър и Панчарево, и Връбница, Сердика, Надежда, Нови Искър, Кремиковци, Искър и Панчарево, и Кметство с. Кубратово, в които също **да бъдат отразени посочените по-горе пропуски**;

 да осигурите обществен достъп до документацията по ОВОС за срок от 30 дни преди началото на обсъждането и място за предоставяне на писмени становища;

да организирате съвместно с районите към СО - Връбница, Сердика, Надежда,
 да организирате съвместно с районите към СО - Връбница, Сердика, Надежда,
 Нови Искър, Кремиковци, Искър и Панчарево, и Кметство с. Кубратово среща/срещи
 за обществено обсъждане. Мястото, датата и часът за провеждане на срещата/срещите
 да бъдат оповестени чрез средствата за масово осведомяване или по друг подходящ
 начин, най-малко 30 дни преди насрочената дата, с обява по образец по Приложение
 № 3 от Наредбата за условията и реда за извършване на ОВОС.

Копие от обявата или друг документ, удостоверяващ оповестяването, както и писмени доказателства за съгласието на райони към СО - Връбница, Сердика, Надежда, Нови Искър, Кремиковци, Искър и Панчарево, и Кметство с. Кубратово относно датата/датите и часа на срещата/срещите за обществено обсъждане следва да представите в Дирекция "Превантивна дейност" на МОСВ, в срок 7 дни след това.

С уважение,

НОНА КАРАДЖОВА МИНИСТЪР

СТОЛИЧНА ОБЩИНА

Министерство на околната среда и водите

9x. №	9BOC - 1442))
София	06.08.	201 0

НАПРАВЛЕНИЕ "АРХИТЕКТУРА И ГРАДОУСТРОЙСТВО"

НАГ - София No: ИБК-92-00-14 19.05.2010 06.08.2010	0 090187 921366

МОСВ ДИРЕКЦИЯ "ПРЕВАНТИВНА ДЕЙНОСТ"

Изх. № ОВОС-1442/ 05.07.2010 г.

София, ул. Уилям Гладстон 67

<u>ОТНОСНО:</u> Доклад за ОВОС на Северна скоростна тангента, гр. София (от km 0+000 km 16+460)

<u>ДО:</u>

Приложено изпращаме документацията по Доклад за ОВОС на Северна скоростна тангента, гр. София (от km 0+000 km 16+460) с нанесените корекции и допълнения съгласно бележките на Ваше писмо Изх. № ОВОС-1442/05.07.2010 г., както следва:

- 1. Доклад за ОВОС на Северна скоростна тангента, гр. София (от km 0+000 km 16+460) 1 екз.
- 2. Приложения към ДОВОС на Северна скоростна тангента, гр. София (от km 0+000 km 16+460) 1 екз.
- 3. Нетехническо резюме 1 екз.
- 4. Запис на електронен носител 1 бр.

Копия от материалите са изпратени и до всички засегнати общини, райони и кметства по чл. 16 на Наредбата за условията и реда за извършване на ОВОС.

Допълнително ще Ви уведомим за приетия график на Общественото обсъждане.

Приложение: 1. Том I на ДОВОС – 1бр.

- 2. Том II приложения към ДОВОС 1бр.
- 3. Компактдиск 1бр.

Уведомител Главен архитект на СО: abx There Диков/

ул. "Сердика" № 5а, тел. 980-68-98, факс 980-67-41, sofia-agk.com, office@sofia-agk.com



M3x.Nº MI-01-119/16.08.2010r.

ДО МИНИСТЪРА НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ Дирекция "Превантивна дейност"

Към ваш входящ № ОВОС - 1442/06.08.2010, писмо на Гл. арх. на Столична община Изх. № ИБК-92-00-14 От 06.08.2010

Приложено Ви изпращаме график и обява за обществените обсъждания на доклад за ОВОС на Северна скоростна тангента, гр. София (от km 0+⁰⁰⁰ km 16+⁴⁶⁰) с възложител Столична община.

Приложение: Съгласно текста, график – 1 брой обява – 1 брой

И.Д. Директор:

/арх. Иван Първанов/

ОБЯВА

За обществено обсъждане

Столична община, със седалище ул."Московска"№ 33, гр.София, на основание чл.97, ал.3 във връзка с чл.81, ал.1, т.2 от Закона за опазване на околната среда УВЕДОМЯВА всички заинтересувани физически и юридически лица, че са организирани срещи за обществено обсъждане на доклад за ОВОС, за инвестиционно предложение:

СЕВЕРНА СКОРОСТНА ТАНГЕНТА, гр. СОФИЯ (от km 0+000 km 16+ 460)

КАКТО СЛЕДВА:

Столична Община (СО), райони към СО- Връбница, Сердика, Надежда и Искър на дата 20 септември 2010г. от 18:00 часа в Кино "Освобождение", бул.Мария Луиза № 106.

Район Панчарево на дата 21 септември 2010г. от 18:00 часа в читалище "Виделина", ул.Самоковско шосе № 230 А.

Район Кремиковци на дата 23 септември 2010г. от 18:00 часа в читалище "СВ.СВ. КИРИЛ И МЕТОДИЙ", ул. "8-ма" 47, кв.Враждебна.

Район Нови Искър и кметство с.Кубратово на дата 24 септември от 18:00 часа на ул.Искърско дефиле № 123, Ритуална зала, ет.2.

Докладът за ОВОС е на разположение на интересуващите се всеки работен ден от 10:00ч. до 12:00ч. и от 14:00ч. до 16:00 ч. в Столична община (СО), МОСВ/РИОСВ, както и по районите към СО- Връбница, Сердика, Надежда, Искър, Панчарево, Кремиковци, Нови Искър и кметство Кубратово в Отдел "Екология". Той е качен на страницата в Интернет на НАГ на адрес <u>http://sofia-agk.com</u>, както и на страницата в Интернет на СО на адрес: <u>http://sofia.bg</u>.

Писмени становища могат да се представят в районните администрации или на срещата на общественото обсъждане.

Възложител: Столична Община За контакти по общественото обсъждане: ОП "СОФПРОЕКТ-ОГП", тел.: 920-30-97, 920-30-77

ГРАФИК ЗА ОБЩЕСТВЕНО ОБСЪЖДАНЕ

на доклад за ОВОС, за инвестиционно предложение:

СЕВЕРНА СКОРОСТНА ТАНГЕНТА,гр. СОФИЯ (om km 0+000 km 16+460)

Столична Община, Дирекция "ЕКОЛОГИЯ" - дата 20 септември 2010г. в Кино "ОСВОБОЖДЕНИЕ", Бул.Княгиня Мария Луиза № 106

Район "ВРЪБНИЦА" – дата 20 септември 2010г. в Кино "ОСВОБОЖДЕНИЕ", Бул.Княгиня Мария Луиза № 106

Район "НАДЕЖДА"- дата 20 септември 2010г. в Кино "ОСВОБОЖДЕНИЕ", Бул.Княгиня Мария Луиза № 106

Район "СЕРДИКА" - дата 20 септември 2010г. в Кино "ОСВОБОЖДЕНИЕ", Бул.Княгиня Мария Луиза № 106

Район "ИСКЪР" - дата 20 септември 2010г. в Кино "ОСВОБОЖДЕНИЕ", Бул.Княгиня Мария Луиза № 106

Район "Панчарево" – дата 21 септември 2010г. в Читалище "ВИДЕЛИНА", ул.Самоковско шосе № 230 А

Район "Кремиковци" – дата 23 септември 2010г. в Читалище "СВ.СВ.КИРИЛ И МЕТОДИЙ", ул."8-ма"№ 47

Район "Нови Искър" – дата 24 септември 2010г. в Ритуална зала, ет.2, ул."Искърско дефиле" № 123

Кметство с.Кубратово - дата 24 септември 2010г. в Ритуална зала, ет.2, ул."Искърско дефиле" № 123





МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

До г-н Петър Диков Главен архитект на Столична Община

Копие:

Национална агенция "Пътна инфраструктура"

РИОСВ - София

Басейнова дирекция "Дунавски район"

Район Връбница – СО Район Сердика – СО Район Надежда – СО Район Нови Искър – СО Район Кремиковци – СО Район Искър – СО Район Панчарево – СО

На Ваши №ИБК-92-00-14/11.08.2009г.

Относно: Задание за обхват на оценката на въздействие върху околната среда (OBOC) за инвестиционно предложение за "Северна скоростна тангента на гр. София от км 0+000 до км 16+400"

Уважаеми г-н Диков,

Във връзка с представеното от Вас задание за цитираното по-горе инвестиционно предложение изразяваме следното становище:

Предложената структура за обхват на доклада за OBOC по принцип е съобразен с изискванията на нормативната уредба. Към заданието са приложени доказателства за проведени консултации по чл.95, ал.3 от Закона за опазване на околната среда (ЗООС), придружени със справка с посочени мотиви за приетите и неприетите бележки и препоръки.

Заданието не е придружено с писмена взаимна договореност за изграждането ССТ между Столична община и Национална агенция "Пътна инфраструктура" предвид разпоредбите на чл.30, ал.2 от Закона за пътищата. Това изрично е изискано с писмо на МОСВ изх. № ОВОСУ-7318 и №08-00-2118/21.07.2009г. В тази връзка и към момента не са представени доказателства, че Столична община е "възложител на инвестиционно предложение" по смисъла на §1, т.20 от ДР на ЗООС и правото на общината за по-нататъшно продължаване на процедурата би могло да се оспори.

Предвид посочената в заданието информация и данни, отнасящи се до инвестиционното предложение, е необходимо докладът за ОВОС да съдържа и:

1. Подробна информация за:

1.1 засягане на санитарно-охранителни зопи (000) на водоного писси. Съобразяване на предвижданията на инвестиционното предложение с ограничителните условия, посочени в Наредба №3/16.10.2000г. за условията и реда за проучване, проектиране, утвърждаване и експлоатация на санитарно-охранителни зони около водоизточниците и съоръженията за питейно-битово водоснабдяване и около водоизточниците на минерални води, използвани за лечебни, профилактични, питейни и хигиенни нужди.

1.2 подходящите места и необходимите площи за временни строителни площадки и складиране на насипни материали (в т.ч. земни и скални маси);

1.3 площите (в дка) от земеделския и горския фонд, които ще бъдат усвоени (нарушени) при реализация на инвестиционното предложение; предвиденото изсичане на дървесна и храстова растителност при реализацията на предложението и промяна спрямо съществуващото състояние.

2. Прогноза и оценка относно:

2.1. очакваното въздействие върху компонентите и факторите на околната среда при всички варианти на трасе по време на строителството и експлоатацията на обекта;

2.2 допустимостта на предвидено строителство в СОЗ на водоизточници и др. чувствителни зони, при наличие на такива по трасето на пътя.

3. Въз основа на анализ и прогноза за предполагаемото въздействие и при равностойно разглеждане на вариантни решения, да се :

3.1 обосноват предпочитаните варианти, имайки предвид въздействието върху околната среда и да се предложат при необходимост мерки, свързани с предотвратяване, намаляване или компенсиране на значителни отрицателни въздействия върху околната среда;

3.2 обоснове допустимостта на инвестиционното предложение предвид СОЗ на водоизточници и др. чувствителни зони (при наличие на такива на територията на площадката) и очакваното въздействие върху повърхностните и подземните води, геоложката среда, почвите, ландшафта, растителния и животинския свят по време на строителството и експлоатацията на инвестиционното предложение;

4. Препоръчваме провеждането на допълнителни консултации по обхвата на оценката с Басейнова дирекция "Дунавски район" - гр. Плевен, относно засягане на водни обекти и санитарно-охранителни зони от предлаганото трасе.

Докладът за ОВОС е необходимо да бъде внесен в МОСВ за по-нататъшно процедиране от възложител по смисъла на §1, т.20 от ДР на ЗООС и следва да бъде съобразен с изискванията на чл. 96, ал. 1 от Закона за опазване на околната среда (ЗООС) и чл.14, ал.1 от Наредбата за условията и реда за извършване на ОВОС. За оценка на качеството на доклада е необходимо към него да приложите коригираното задание за обхват на оценката, съгласно направените по-горе бележки и препоръки.

ЗАМ. МИНИСТЪР:

(ЕВДОКИЯ МАНЕВА)



СТОЛИЧНА ОБЩИНА - РАЙОН "НАДЕЖДА"

ЗАПОВЕД

No PD-09-455 A / 15.09.2010r.

(регистрационен индекс и дата)

На основание чл.46, ал.1 от ЗМСМА и чл.17, ал.2 и ал.3 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда, във връзка с писмо с изх. № ИП-01-134/10.09.2010г. на директора на ОП "Софпроект - ОГП" инж. Петър Терзиев.

ОПРЕДЕЛЯМ:

Следните длъжностни лица:

инж.Димитър Димов – Кмет на р-н "Надежда" арх. Радослав Асенов – Главен архитект инж. Петър Ташев – Главен инженер Александра Мирчева – Гл. експерт отдел "Екология" инж. Валери Велин – Началник отдел "Кадастър и регулация"

да присъстват на общественото обсъждане на Доклада за оценка на въздействието върху околната среда на инвестиционното предложение за СЕВЕРНА СКОРОСТНА ТАНГЕНТА, гр. София (от км 0⁺⁰⁰⁰ км. 16⁺⁴⁶⁰). Обсъждането ще се проведе на 20.09.2010г. от 18.00ч. в кино "Освобождение", бул. Княгина Мария Луиза № 106.

Настоящата заповед да се сведе до знанието на лицата за сведение и изпълнение.



СТОЛИЧНА ОБЩИНА РАЙОН "СЕРДИКА"

заповед

№ <u>12-0985 / 17-09</u> 20/61 / Регистрационен индекс и дата /

На основание чл.46 ал.1 от ЗМСМА и чл.17, ал.2 и ал.3 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда, във връзка писмо с изх. № ИП-01-132/10.09.2010г.на директора на ОП "Софпроект-ОГП" инж. Петър Терзиев

определям:

Следните длъжностни лица: Боряна Байчева- главен архитект на Район Сердика Никола Онов- главен инженер на Район Сердика Таня Петрова- главен експерт " Екология"

да присъстват на обществено обсъждане на Доклада за оценка на въздействието върху околната среда на инвестиционното предложение за СЕВЕРНА СКОРОСТНА ТАНГЕНТА, гр. София (от км 0⁺⁰⁰⁰ км. 16⁺⁴⁶⁰). Обсъждането ще се проведе на 20.09.2010г. от 18.00ч. в кино "Освобождение", бул." Княгиня Мария Луиза" № 106.На обсъждането да се води протокол от Таня Петрова.

Настоящата заповед да се сведе до знанието на лицата за сведение и изпълнение.





Столична община

София 1000 ул. "Московска" 33, телефонен номератор 9377ххх, факс 9810653, www.sofia.bg

ЗАПОВЕД

PD-09-07-302 190.09 W /Регистрационен индекс, дата/

На основание чл.44, ал.1, т.8 и ал. 2 от Закона за местното самоупровление и местната администрация, във връзка с чл.17, ал.1, т.5 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда

НАРЕЖДАМ

1. Нина Макарова – директор на дирекция "Общински земи, гори и поземлени отношения"

2. Светла Маркова – началник отдел "Стратегии и планиране", дирекция "Управление на отпадъците";

3. Росина Ангелова – старши експерт в дирекция "Управление на отпадъците";

4. инж. Кристиян Димитров – началник сектор "Инвестиционна политика"

Да вземат участие в общественото обсъждане на доклада за оценка на въздействието на околната среда на инвестиционно предложение за Северна скоростна тангента – гр.София / от км 0⁺⁰⁰⁰ до км 16⁺⁴⁶⁰ / ще се проведе на 20.09.2010 г. /понеделник/ от 18, 00 часа в кино "Освобождение" с адрес: бул. "Княгиня Мария - Луиза" № 106.

ОПРЕДЕЛЯМ

Арх. Иван Първанов Иванов на длъжност старши експерт в ОП "Софпроект-ОГП" да ръководи от мое име и от името на Столична община срещите за обществени обсъждания на доклада за оценка на въздействието на околната среда на инвестиционно предложение за Северна скоростна тангента – гр.София / от км 0⁺⁰⁰⁰ до км 16⁺⁴⁶⁰ /.

кмет на столична община:

/ЙОРДАНКА ФАНДЪК



ISO 9001 BUREAU VERITAS Certification

<u>СТОЛИЧНА ОБЩИНА</u> РАЙОН "НОВИ ИСКЪР"

гр. Нови Искър, ул. "Искърско дефиле" 123, п.к. 1280, тел.: 991-72-78; 991-72-30; e-mail:noviiskar_@abv.bg

N= PD-19-54717.09.2010 (регистрационен индекс, дата)

На правно основание чл. 46, ал.1, т. 2 от ЗМСМА, чл. 125, ал. 1, т. 2 от Правилник за организация и дейност на СОС, чл. 17, ал. 2 и ал. 3 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда, във връзка с вх. № 6602- 223/2/14.09.2010г. на Директор ОГП "Софпроект", и поради необходимостта от обществено обсъждане на изготвеният доклад относно инвестиционното предложение за изграждане на СЕВЕРНА СКОРОСТНА ТАНГЕНТА, гр. София

НАЗНАЧАВАМ:

комисия, в състав:

ПРЕДСЕДАТЕЛ:	инж. Валентин Котов-	Кмет на Район "Нови Искър"- СО
ЧЛЕНОВЕ:	 арх. Бойко Панчев инж. Яни Янев инж. Зорница Станчева инж. Любомир Григоров 	Гл. архитект Началник отдел "ИИБЕ" Ст. експерт "ИИБЕ" Ст. експерт "ИИБЕ"

В работата на комисията да вземе участие и Кмет на с. Кубратово-Георги Борисов.

Определям инж. Зорница Станчева за протоколчик.

СЪС ЗАДАЧА: Участие в работна среща за обществено обсъждане на доклада за оценка на въздействието върху околната среда на инвестиционното предложение за СЕВЕРНА СКОРОСТНА ТАНГЕНТА, гр. София.

След приключване на срещата инж. Зорница Станчева да ми предостави протокол за направените обсъждания във връзка с обсъжданията по доклада.

Дата на изпълнение: 18:00 часа на 24.09.2010г., Ритуална зала на Район "Нови Искър"- СО

Копие от заповедта да се връчи на длъжностните лица, за сведение и изпълнение.

Контрол по изпълнението на заповедта ще осъществявам дично.





СТОЛИЧНА ОБЩИНА - РАЙОН "НОВИ ИСКЪР"

Изх. № 6602 - 123/06.10-20105

ДО: ОП СОФПРОЕКТ ЗОНА Б-5, БЛ.11, ВХ. Б, ЕТ.17 СОФИЯ

НА ВНИМАНИЕТО НА АРХ. ПЪРВАНОВ

Относно: <u>Обществено обсъждане на Доклада за оценка на въздействието</u> върху околната среда на инвестиционно предложение за <u>СЕВЕРНА</u> <u>СОРОСТНА ТАНГЕНТА (от км. 0⁺⁰⁰⁰ км 16⁺⁴⁶⁰)</u>

Във връзка с провелото се обществено обсъждане на Доклада за оценка на въздействието върху околната среда на инвестиционно предложение за СЕВЕРНА СКОРОСТНА ТАНГЕНТА,гр. СОФИЯ (от km 0+000 km 16+460), на 24.09.2010г. от 18:00 часа на ул."Искърско дефиле" № 123, ет.2 (ритуална зала), приложено изпращаме Ви следните документи:

- 1. Заповед №РД-09-547/17.09.2010г. на Кмета на СО район "Нови Искър" с имената на присъстващите от администрацията на район "Нови Искър" и назначаване на протоколчик на общественото обсъждане
- 2. Протокол от Общественото обсъждане
- 3. Списък на присъстващите на Общественото обсъждане

В законоустановения срок няма постъпили писмени становища и възражения по Доклада за ОВОС.

С уважение,





СТОЛИЧНА ОБЩИНА - РАЙОН "НОВИ ИСКЪР"

VI3X. No. 56 / 06. 10. 20108

ДО: ОП СОФПРОЕКТ ЗОНА Б-5, БЛ.11, ВХ. Б, ЕТ.17 СОФИЯ

НА ВНИМАНИЕТО НА АРХ. ПЪРВАНОВ

Относно: Обществено обсъждане на Доклада за оценка на въздействието върху околната среда на инвестиционно предложение за СЕВЕРНА СОРОСТНА ТАНГЕНТА (от км. 0⁺⁰⁰⁰ км 16⁺⁴⁶⁰), провело се на 24.09.2010г. от 18:00 часа на ул."Искърско дефиле" № 123, ет.2 (ритуална зала), гр. Нови Искър

Приложено, изпращаме Ви материалите по Доклада за оценка на въздействието върху околната среда на инвестиционно предложение за СЕВЕРНА СКОРОСТНА ТАНГЕНТА, гр. СОФИЯ (от km 0+000 km 16+ 460).

В законоустановения срок няма постъпили писменни становища и възражения.

/Георга Тюратсов /

С уважение,

КМЕТ НА С. КУБРАТОВО ...



СТОЛИЧНА ОБЩИНА - РАЙОН "НОВИ ИСКЪР"

протокол

Днес 24.09.2010г. в Ритуалната зала на район "Нови Искър" с адрес: гр.Нови Искър, ул."Искърско дефиле" № 123 се провежда обществено обсъждане на

Доклад за Оценка на въздействието върху околната среда (ДОВОС) за инвестиционно предложение на Столична Община: Северна Скоростна Тангента, гр.София (от 0+000 км. 16+460)

Обсъждането бе открито от инж.Валентин Костов – Кмет на район "Нови Искър", който представи Заповед № РД-09-01-302/20.09.2010г. на кмета на Столична Община за назначаване на арх.Иван Първанов за ръководител на общественото обсъждане и Заповед № РД-09-547/17.09.2010г., с която се назначават представители на районната администрация за участие в общественото обсъждане и Зорница Станчева за протоколчик.

Представителите на колектива, изготвил Доклада за оценка на въздействието върху околната среда представиха допълнителен картов и снимков материал на трасето на северната скоростна тангента, както и Изменения Общ Устройствен план на гр.София, с който е съобразен трасето.

Инж. Пенева представи трасето на северната скоростна тангента като поясни преминаването над съществуващи ж.п.ареали и релси, и направи подробно изложение за техническите параметри на трасето и напречен профил от 32 м.

Думата бе дадена на проф.д-р. арх. Веселина Троева – ръководител на колектива изготвил Доклада за ОВОС. Проф.Троева подчерта, че проекта е изготвен съгласно Законодателството на Р.България.

Доклада за ОВОС бе представен във всичките му части, в т.ч. и по време на изграждане на магистралното трасе.

Проф. Троева подчерта, че е изготвен план за изпълнение на най-важните мерки, предвидени да предотвратят, намалят или където е възможно, да прекратят вредните въздействия върху компонентите на околната среда.

След приключване на представянето на Дон даде думата на присъстващите за въпроси, становища и изказвания по доклада. Кмета на с.Световрачане зададе следните въпроси:

- 1. Как гражданите ще преминават северната скоростна тангента?
- 2. Как са решени напречните връзки в посока р-н Нови Искър от компакния град?
- 3. Какъв е срока за приключване на строителството?

Инж. Пенева : - Отг. – По цялата дължина на трасето на северната скоростна тангента ще има съоръжения – пътни възли (общо 5 броя) и други поголеми съоръжения като надлези, мостове и естакади (общ брой 20). Всички тези съоръжения ще бъдат изградени съгласно изискванията на действащата в страната нормативна уредбна за изграждане на пътни и мостови съоръжения. Нивата (долно и горно) на премианване на северната скоростна тангента и съответните възли също ще позволяват спокойното преминаване на пешеходци и животни.

Инж. Пенева подробно обясни при всеки един от пътните възли как и на кое ниво ще преминава магистралата.

Арх.Иван Първанов – отг. - Северната скоростна тангента, следва да се въведе в експолоатация максимум началото на 2015 г.

Кмета на с.Негован зададе следните въпроси:

- 1. Ще има ли промяна в устройствените зони, където преминава северната скоростна тангента?
- 2. Ще има ли шумозаглушително залесяване?
- 3. Ще има ли ограждения по трасето на северната скоростна тангента?

Проф.Троева – отг. – Няма основания за изменение на устройствените зони в Общия Устройствен План на гр.София. Шумът е един от найнеблагоприятните фактори по отношение на възможно въздействие от транспортните средства. Успоредно по трасето на северната скоростна тангента ще се осъществи максимално позволеното озеленяване. Където е необходимо ще бъдат поставени и специални шумоизолиращи прегради. По цялата дължина на трасето на северната скоростна тангента ще бъдат посатвени и специални шумоизолиращи прегради.

Арх.Иван Първанов – отг.- Трасето на северната скоростна тангента е скоростна магистрала, която е без обслужващи локали и около нея не са предвиждат зони за застрояване, което е подтвърдено от Изменения Общ Устройствен План на Столична община и е приет с Решение № 960 / 16.12.2009г. на Министерски съвет.

На общественото обсъждане не бяха повдигнати други въпроси.

Общественото обсъждане на Доклада за ОВОС на инвестиционно предложение за Северна Скоростна Тангента – гр.София, приключи със заключителни думи на инж. Валентин Котов, който изказа одобрението си към проекта и подчерта че построяването на северната скоростна тангента ще даде тласък в развитието на район "Нови Искър" и определи северната скоростна тангента като бъдещето на район "Нови Искър".

След като въпросите и отговорите бяха изчерпани, арх.Иван Първанов благодари на участниците и закри общественото обсъждане.

Присътващите на обществено обсъждане са се записали в Присъствен лист на участвалите в общественото обсъждане на ДОВОС на СЕВЕРНА СКОРОСТНА ТАНГЕНТА – гр.СОФИЯ, състояло се на 24.09.2010г. в Ритуалната зала на район "Нови Искър", неразделна част от настоящия протокол.

ПРИТОКОЛЧИК:

3.Станчева/

РЪКОВОДИТЕЛ НА общественото обсъждане: /Арх.Иван Първанов/



Edited by Foxit PDF Editor Copyright (c) by Foxit Corporation, 2003 - 2010 For Evaluation Only. РЕПУБЛИКА DDJLL AL KLAL

МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

Изх. № 26-00-1299/.02.06.2010г.

До Г-ЖА ВЕСЕЛИНА ТРОЕВА УПРАВИТЕЛ НА "ТРОЕВА КОНСУЛТ" ЕООД ГР. СОФИЯ 1799 Ж.К. "МЛАДОСТ 2", БЛ.236/1, АП.15

<u>КОПИЕ:</u> СТОЛИЧНА ОБЩИНА

Относно: искане за провеждане на среща с експерти от различни дирекции на МОСВ, свързана с инвестиционно предложение за "Северна скоростна тангента на гр. София от км 0+000 до км 16+400"

УВАЖАЕМА ГОСПОЖО ТРОЕВА,

С писмо изх. №ОВОСУ-7318/24.09.2009г. МОСВ е изразило становище по предложената структура и обхвата на доклада за ОВОС за предложението.

Във връзка с исканата от Вас среща, в качеството Ви на член на екипа, изготвящ документацията по ОВОС за инвестиционно предложение за "Северна скоростна тангента на гр. София от км 0+000 до км 16+400" изясняваме, че съгласно нормативната уредба по ОВОС, консултациите по обхвата на оценката се извършват от възложителя.

Препоръчваме при необходимост от изясняване на специфични въпроси, отнасящи се до отделни компоненти и фактори на околната среда, важни за изготвянето на ОВОС, да се извършат консултации със съответните специализирани дирекции към МОСВ или съответните регионални структури към министерството. Дирекция "ПД" при МОСВ ще окаже съответната методическа помощ при уточняване на въпроси от процедурен характер.

ЕВДОКИЯ МАНЕВА ЗАМЕСТНИК МИНИСТЪР:



СТОЛИЧНА ОБЩИНА РАЙОН "ИСКЪР"

ЗАПОВЕД

№ <u>925</u> / <u>20.09.10</u> / Регистрационен индекс и дата /

На основание чл.46 ал.1 Т. 1 от ЗМСМА и чл.17, ал.2 и ал.3 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда, във връзка писмо с изх. № ИП-01-132/10.09.2010г.на директора на ОП "Софпроект- ОГП" инж. Петър Терзиев

НАРЕЖДАМ:

Комисия в състав:

Председател: инж.Борислав Йорданов- зам. Кмет на Район "Искър".

Членове:

1. Добри Братков- главен архитект на Район "Искър".

2. Славка Калева- главен експерт "Екология"

която да присъства на обществено обсъждане на Доклада за оценка на въздействието върху околната среда на инвестиционното предложение за СЕВЕРНА СКОРОСТНА ТАНГЕНТА, гр. София (от км 0+000 км. 16+460), което ще се проведе на 20.09.2010г. от 18.00ч. в кино " Освобождение", бул." Княгиня Мария Луиза" № 106.

Настоящата заповед да се сведе до знанието на лицата за сведение и изпълнение.

кмет на район "искър": И.Томов /

Edited by Foxit PDF Editor Copyright (c) by Foxit Corporation, 2003 - 2010 For Evaluation Only. ТОЛИЧНА ОБЩИНА * РАИОН ПАНЧАРЕВО

1137 с. Панчарево, ул."Самоковско шосе" № 230, тел. 97-60-502

<u>Изх.№.....2010 г</u>. Рег.индекс/дата



На основание чл.46, т.5 и т.11 от Закона за местното самоуправление и местната администрация и във връзка с чл.17, ал.2 и ал.3 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда

НАРЕЖДАМ:

1. г-жа Стефка Ризова – Зам.кмет р-н "Панчарево"

2. арх.Николай Давидков – Главен архитект

3. инж. Николай Цеков – Главен инженер

4. Вера Попова – старши експерт отдел "КРКСИИБЕ"

5. арх.Надежда Игнатова – Началник отдел "УТ"

6. Йордан Георгиев – Кмет на с.Кривина,

КМЕТ НА РАЙОН "ПАНЧАРЕВО"

/Светослав Митрев/

да участват в срещата за обществено обсъждане на Доклада за оценка на въздействието върху околната среда на инвестиционно предложение за СЕВЕРНА СКОРОСТНА ТАНГЕНТА – гр.СОФИЯ /от km 0+000 до km 16+460/, която ще се проведе на 21.09.2010 г. от 18,00 ч. в читалище "Виделина", с.Панчарево, ул."Самоковско шосе" № 230 А.

ОПРЕДЕЛЯМ

ВЕРА БОРИСОВА ПОПОВА - Старши експерт към Отдел "КРКСИИБЕ" за ПРОТОКОЛЧИК на срещата.

Препис от заповедта да се връчи на служителите за изпълнение.



СТОЛИЧНА ОБЩИНА РАЙОН "ВРЪБНИЦА"

ЗАПОВЕД

No. PA-09-225 1 21-09-20100

На основание чл. 44, ал.1, т.1 и т.8 и ал. 2 от ЗМСМА, чл.17, ал.2 и 3 от Наредбата за условията и реда за извършване на ОВОС и писмо № ИП-01-133/10.09.2010г. на ОП "Софпроект- ОГП"

НАЗНАЧАВАМ:

Служителите:

- инж. Димитър Димитров- зам. Кмет на р-н "Връбница"- СО

- арх. Вихрен Узунов- Гл. архитект на р-н "Връбница"- СО

- инж. Красимир Карагутев- Гл. инженер на р-н "Връбница"- СО да присъстват на обществено обсъждане на доклада по ОВОС на инвестиционно предложение за "Северна скоростна тангента" от км.0⁺⁰⁰⁰- км.16⁺⁴⁶⁰, което ще се проведе на 20.09.2010г. от 18.00часа в кино "Освобождение", бул. "Кн. Мария Луиза" № 106.

Заповедта да се съобщи на заинтересованите лица.

КМЕТ НА РАЙОН ``ВРЪБНИЦА″-СО:..... / младен младенов/



СТОЛИЧНА ОБЩИНА РАЙОН "КРЕМИКОВЦИ"

ЗАПОВЕД

<u>регистрационен индекс, дата</u>

На основание чл. 46, ал. 1, т. 2 и т. 5 от Закона за местното самоуправление и местната администрация и във връзка с писмо вх. № 6602-80/14.09.2010 г. от ОП СОФПРОЕКТ – ОБЩ ГРАДОУСТРОЙСТВЕН ПЛАН.

ОПРЕДЕЛЯМ:

1. Елена Славова Михайлова – Старши специалист АОН – кв. Враждебана към СО – район "Кремиковци"

- 1. Да води протокол от срещата за обществено обсъждане на Доклад за оценка на въздействието върху околната среда на инвестиционно предложение : "Северна скоростна тангента, гр. София (от км. 0⁺⁰⁰⁰ до км. 16+460)", което ще се проведе на 23.09.2010 г., от 18.00 часа в Читалище "Св. Св. Кирил и Методи" - кв. Враждебна, гр. София.
- 2. Да представи в срок до три дни на кмета на района протокола от срещата и материалите с резултатите от общественото обсъждане.

II. Представители от районната администрасия, които да присъстват на обшественото обсъждане :

- 1. арх. Мартин Кафеджиян гл. арх. на район "Кремиковци"
- 2. инж. Ваня Максимова гл. инж. на район "Кремиковци"
- 3. г-н Асен Чакъров гл. сп. "МИОЕПО" на район "Кремиковци"

Препис от заповедта да се връчи на отговорните служители – за сведение и изпълнение и на представител на ОП "Софпроект – Общ градоустройствен план" за сведение.

СТОЛИЧНА ОБЩИНА * РАЙОН ПАНЧАРЕВО

1137 с. Панчарево, ул."Самоковско шосе" № 230, тел. 97-60-502

 $\gamma \Lambda O$ Рег.индекс/дата

До Арх.ИВАН ПЪРВАНОВ ОП "СОФПРОЕКТ – ОГП" СТОЛИЧНА ОБЩИНА РЪКОВОДИТЕЛ НА ОБЩЕСТВЕНО ОБСЪЖДАНЕ НА ДОВОС

ОТНОСНО: Обществено обсъждане на ДОВОС на инвестиционно предложение за СЕВЕРНА СКОРОСТНА ТАНГЕНТА – гр.СОФИЯ /от km 0+000 до km 16+460/, проведено в Район "Панчарево" на 21.09.2010 г.

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ПЪРВАНОВ,

Приложено Ви изпращам Протокол от обществено обсъждане на Доклад за оценка на въздействието върху околната среда на инвестиционно предложение за СЕВЕРНА СКОРОСТНА ТАНГЕНТА – гр.СОФИЯ /от km 0+000 до km 16+460/, проведено в Район "Панчарево", сградата на Читалище "Виделина" на 21.09.2010 г.

В законоустановения срок в Кметство с.Кривина и в Деловодството на Район "Панчарево" не са постъпили становища, предложения и мнения по доклада.

ПРИЛОЖЕНИЕ: Съгласно текста.

КМЕТ НА РАЙОН "ПАНТАРЕВО":

/Светослав Митрев



СТОЛИЧНА ОБЩИНА * РАЙОН ПАНЧАРЕВО

1137 с. Панчарево, ул. "Самоковско шосе" № 230, тел. 97-60-502

<u>Изх.№</u>.....2010 г. Рег.индекс/дата

протокол

Днес, 21.09.2010 г., в 18,00 ч., в Район "Панчарево", в сградата на Читалище "Виделина" се проведе срещата за обществено обсъждане на Доклада за оценка на въздействието върху околната среда на инвестиционно предложение за СЕВЕРНА СКОРОСТНА ТАНГЕНТА – гр.СОФИЯ /от km 0+000 до km 16+460/. Срещата се провежда на основание чл.17, ал.2 и ал.3 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда.

На общественото обсъждане беше изготвен присъствен лист, приложен към този протокол.

Срещата беше открита от г-н Светослав Митрев - Кмет на Район "Панчарево, който представи участниците и предостави на арх. Иван Първанов – Главен експерт в ОП "СОФПРОЕКТ – ОГП" – Столична община" да ръководи обсъждането.

Арх.Първанов запозна присъстващите със Заповед № 0901-32/20.09.2010 г. на Кмета на Столична община, с която го определя да ръководи от името на Кмета на СО и Столична община срещите за обществено обсъждане на ДОВОС на инвестиционно предложение за СЕВЕРНА СКОРОСТНА ТАНГЕНТА – гр.СОФИЯ. Арх.Първанов прочете и Заповед № РД-09-295/21.09.2010 г. на Кмета на Район "Панчарево" за определяне на представителите от Района, които да присъстват на срещата и за определяне на Вера Попова – ст.експерт "Екология" за протоколчик на общественото обсъждане. Арх.Първанов уведоми присъстващите, че ДОВОС е качен на сайта на НАГ - СО и сайта на СО. На 16.08.2010 г. Съобщението за организиране на обществените обсъждания е публикувано в ежедневник "Стандарт". Изграждането на пътната инфраструктура е приоритет за България. Нашето виждане е максимално бързо провеждане

на процедурата по ДОВОС с оглед развитието на проекта в следващите фази.

Инж. Александър Терфанов от "ВИАПЛАН" запозна присъстващите с трасето на СЕВЕРНАТА СКОРОСТНА ТАНГЕНТА – гр.СОФИЯ и по-специално с частта, засягаща Район "Панчарево". Независимо от малкият участък обсъждането е в съответствие с изискванията на МОСВ за обществено обсъждане на ДОВОС и в Район "Панчарево".

Проф.арх.В.Троева – ръководител на авторския колектив, разработил ДОВОС изложи в резюме Доклада за ОВОС на СЕВЕРНА СКОРОСТНА ТАНГЕНТА – гр.СОФИЯ. Тя поясни, че след провеждането на всички обществени обсъждания по райони, ДОВОС ще бъде представен пред Експертен съвет на МОСВ, с препоръка да бъде приет. Срокът за допълнителни писмени предложения по Доклада е едноседмичен, считано от утре.

Арх.Първанов прикани присъстващите за въпроси и предложения по ДОВОС.

Г-н Йордан Георгиев – Кмет на с.Кривина постави следните въпроси:

1. Как ще стане вливането на Северната скоростна тангента на Околовръстен път?

2. Как ще бъдат компенсирани отчуждените имоти – с компесаторки, заменки или по пазарни цени?

3. Кога ще започне изграждането на Северната скоростна тангента?

На първия въпрос отговори инж. Терфанов, който обясни, че отклонението започва от Ботевградско шосе и се влива в Околовръстен път в дясното платно. Трасето на СЕВЕРНАТА СКОРОСТНА ТАНГЕНТА – гр.СОФИЯ е водещо.

На втория въпрос отговори проф.арх. В.Троева – отчуждаването на имотите ще следва законовите процедури. В сегашното законодателство е заложена пазарната цена. Ще бъде определяна цена от независими оценители, според категорията на земята.

На третия въпрос отговори арх.Първанов, който поясни, че в момента проектът е на фаза идеен проект. След като приключи оценката на ДОВОС ще започне изработването на работния проект на СЕВЕРНА СКОРОСТНА ТАНГЕНТА – гр.СОФИЯ. Финансирането ще се осъществи от Европейски фондове. Предвижда се строителството да започне през

2011 г. и да завърши до 2013 г. За изграждането на Следните СКОРОСТНА ТАНГЕНТА – гр.СОФИЯ, която тангира компактния град и пресича НПЗ "Илиенци" – Изток и Запад, Столична община има държавна подкрепа и от нашата експедитивност зависи старта за изграждане на магистралното трасе.

След като въпросите и отговорите бяха изчерпани арх. Първанов благодари на участниците и закри общественото обсъждане.

ПРИЛОЖЕНИЕ: Присъствен лист на участвалите в общественото обсъждане на ДОВОС на СЕВЕРНА СКОРОСТНА ТАНГЕНТА – гр.СОФИЯ, състояло се на 21.09.2010 г. в Читалище "Виделина", с.Панчарево.

ПРИТОКОЛЧИК: Ушения /Вера Попова/

РЪКОВОДИТЕЛ НА // ОБЩЕСТВЕНОТО ОБСЪЖДАНЕ: /Арх.Иван Първанов/


СТОЛИЧНА ОБЩИНА РАЙОН "КРЕМИКОВЦИ"

гр.София – 1870 кв. Ботунец, тел. 994 –54 –91 / 92,93,94 / факс 994 -52-57, e-mail : <u>sokre@abv.bg</u>



ДО: ОП "СОФПРОЕКТ" ЗОНА Б-5, БЛ.11, ВХ. Б, ЕТ.17 СОФИЯ

Относно: <u>Обществено обсъждане на Доклада за оценка на въздействието</u> върху околната среда на инвестиционно предложение за СЕВЕРНА СОРОСТНА ТАНГЕНТА (от км. 0⁺⁰⁰⁰ км 16⁺⁴⁶⁰)

УВАЖАЕМИ инж. ТЕРЗИЕВ,

Във връзка с провелото се обществено обсъждане на Доклада за оценка на въздействието върху околната среда на инвестиционно предложение за "СЕВЕРНА СКОРОСТНА ТАНГЕНТА, гр. СОФИЯ (от km 0+000 km 16+460)", на 23.09.2010 г. от 18:00 часа в читалище "Св.Св. Кирил и Методий", ул. "8-ма", № 47, СО - район "Кремиковци", приложено изпращаме Ви следните документи :

- 1. Заповед № РД-09-240/23.09.2010г. на Кмета на СО район "Кремиковци" с имената на присъстващите от администрацията на район "Кремиковци" и назначаване на Елена Михайлова за протоколчик на общественото обсъждане
- 2. Протокол от Общественото обсъждане
- 3. Списък на присъстващите на Общественото обсъждане

- 4. Три броя писмени становища по доклада, постъпили в законово установения срок :
- Вх. № 2600-833/24.09.2010 г.
- Вх. № 6602-80-(145)/28.09.2010 г.
- Вх. № 0700-607/28.09.2010 г.

Приложение : Съгласно текста

С УВАЖЕНИЕ, ИВАЙЛО ПАНЕВ КМЕТ НА РАЙОН "КРЕМИКОВЦИ" AЧ

	Edited by Foxit PDF Editor <u>"КАМЪНИ И ПЯ(</u> Соругіght (c) by Foxit Corporation, 2003 - 2 For Evaluation Only						
КАМЪНИ И ПЯСЪК ООД	ылгария • София •ж тел.: 02 / 400 51!	к. Враждебна 51 • факс:02 • E-mail: <u>с</u>	/ 400 51	55 •	№ BG12111Q		
София "Камьни и Изх.№ Завел:	пяськ" ООД Дата исаліленд	СТАНОВИ	ЩЕ	раиом п.код IC и РЕГИСТО	1974 ОБШИНА КРЕМПКОВЦИ София Стал. 994.52 от сроп. 994-52-57 гационя индекс и дата 0 - 8.33 224.03 2900,		

От инж. Иржи Мароушек – управител на Камъни и пясък ООД

Относно: Взаимното разположение на проектното трасе на Северна тангента и отсечка свързваща я с Чепинско шосе и концесионни площи "Крива Бара" и "Пет могили – Запад" с концесионер Камъни и пясък ООД

Уважаеми Госпожи и Господа,

Проектното трасе на отсечката, свързваща Северната тангента с Чепинско шосе, преминава между съществуващата кариера Пет Могили Запад, експлоатирана от Камъни и пясък ООД, и предвиденото й свързване с концесионна площ Крива Бара.

С цел намаляване на негативното влияние върху околната среда, в проекта за разработка на находище Крива Бара е крайно наложително свързването на изградената вече преработваща инсталация с находището по вътрешно кариерен път.

С изпълнението на проекта в частта му - отсечката свързваща Северната тангента с Чепинско шосе, без създаването на възможност за пряка връзка между находище Крива Бара и преработващата инсталация, отпада възможността за използване на вътрешно кариерен път, което определено би довело до изразен негативен ефект върху околната среда.

В интерес на грижливото отношетие към околната среда предлагаме при изграждане на отсечката да се съблюдава необходимостта за връзка между горопосочените обекти, като се запази възможността за пряка комуникация между тях.

С уважение:

Инж. Иржи Мароушек

ДО

СТОЛИЧНА ОБЩИНА-КМЕТА НА Р-Н КРЕМИКОВЦИ ИВАЙЛО ПАНЕВ

ВЪЗРАЖЕНИЕ

От Рада Радева Иванова- живуща, гр.София, кв.Враждебна ул.58 №20.

ОТНОСНО:Северна скоростна тангента гр.София.

Уважаеми господа,

Собственик съм на поземлен имот в землище Враждебна.

1. Намира се в местност "Крива бара"№024031 IV-категория от 3083дек.

-1381дек. очуждава се за северна скоростна тангента.

2.Съсобственик съм на поземлен имот землище Враждебна Местноста "Крива Бара"-IV-категория №024037 от

3861дек.

-1551дек. очуждава се от скоростна северна тангента, от тях имам 103т2, като наследник на Рашко Димитров (Рада Линина са с

/Раде Димитров/ са едно и също лице.

3. Съсобственик съм на поземлен имот землище Враждебна във местноста "Япаджа"№126027-IV-категория от

3041дек.

-2180дек. очуждава се от скоростна северна тангента от тяк имам 436m2, съсобственик съм със братя и сестри.

Или всичко по т.1-1381дек.

m.2- 103 m₂. m.3- 436 m₂.

общо: 2020дек.

Моля, да бъда обещетена със земеделска земя землище Враждебна.

ПРИЛОЖЕНИЕ:Скици по т.1, т.2 и т.3.

При нужда ще представя актоални скици и други документи.

Суважение: (Д

28.09.2010г. гр.София





.

Edited by Foxit PDF Editor Copyright (c) by Foxit Corporation, 2003 - 2010



.

11700-6076 СТОЛИЧНА ОБЩИНА ул. Моско⊗ска №33 РЕГИСТРАЦИОНЕН ИНДЕКС И ДАТ

Виена Реал Естейт еоод

ДО: Г-жа Йорданка Фандъкова Кмет на столична община Гр. София 1000, Ул. Московска Номер 33

С копие до: Г-н Петър Диков Главен Архитект на Град София Гр. София 1000, Ул. Сердика 5

Относно: Доклад за Оценка на въздействието върху околната среда. Северна скоростна тангента, София, Участък от Километър 0+000 до Км 16+460.

ОТ: "Виена Реал Естейт" ЕООД. Собственик на имот: 193162, с. Враждебна, м. Могилите, ЕКАТТЕ 99136, Столичен район Кремиковци

Уважаема Г-жо Фандъкова,

Във връзка с обявения за обсъждане Доклад за Оценка на въздействието върху околната среда, бихме искаме да Ви запознаем с нашето възражение и да Ви уведомим за непълнотата на възложения от Вас Доклад.

Притежаваме имот 193162, с. Враждебна, м. Могилите, ЕКАТТЕ 99136, Столичен район Кремиковци, директно засегнат от променения идеен проект за Северната скоростна тангента. Изготвения Доклад за ОВОС не отразява отрицателните, тряйни и необратими въздействия върху него и не предписва мерки за премахване или намаляване на тези въздействия, както се изисква в текстовете на Закона за Опазване на Околната Среда.

На терена са направени значителни инвестиции за придобиване на собствеността, предварителни проучвания и проектиране във връзка с инвестиционните ни намерения. Изготвеният от нас транспортно-комуникационен план е одобрен от комисията по транспорта към Столична Община с Протокол No 46 от 25.11.2008 година.

Изготвения Подробен Устройствен План бе съгласуван с необходимите инстанции и внасен за гласуване на ОЕСУТ в ДАГ на 10.12.2008 година /входящ номер ГР-92-00-18/. По късно бяха отстранени забележки на експертите и плана бе внесен за разглеждане от ОЕСУТ в ДАГ преди няколко месеца.

Проектите ни са изготвени и комплектовани съгласно нормативната уредба и всички указания дадени в проведената кореспонденция и срещи с отговорните инстанции. Съгласувани са с всички специалности, с експлоатационните дружества както и са в пълно съответствие с одобрения Общ Устройствен План на град София. Приемането на ПУП-а изработен с наши средства и регулацията му могат да се превърнат в опорен стълб при проектното решаване на целия район, включително и транспортно комуникативното решение за съседните имоти.

Проекта ни бе съгласуван и с одобрения от Столичния общинския съвет

Виена Реал Естейт еоод

комуникационен проект за Северната скоростна тангента.

Последвалите промени в идейния проект за Северната тангента не ни бяха съобщени по реда на чл. 128, ал.3 предложение 2 от ЗУТ, и за нас са необясними. Те имат отрицателно, трайно и необратимо въздействие върху нашите материални активи и обезмислят нашите инвестиционни намерения и действия през последните няколко години. Изготвения Доклад за ОВОС не отразява това въздействие и не дава предписание как то да бъде премахнато или намалено. Така както се изисква в Член 86, алинея 3 от Закона за Опазване на Околната Среда.

В тази връзка настоятелно Ви молим, изработения Доклад за Оценка на въздействието върху околната среда на Северна скоростна тангента, София, Участък от Километър 0+000 до Км 16+460 да бъде допълнен и доработен.

Подрепяме и поддържаме плановете за развитие на Град София! Считаме, че нашия инвестиционен проект е част от тези планове за развитие и за създаване на работни места и повече услуги за населението. За наше съжаление обаче в последните промени в идейния проект за Северната тангента са направени промени който не са в в унисон с политиката на поверената Ви община да подпомага частната инициатива и усилията на Бизнеса.

В заключение бихме искали искрено да Ви благодарим за разбирането и ангажираността и да Ви пожелаем успех във Вашите начинания! На разположение сме за предоставяне на допълнителна информация и провеждане на спешна среща в удобно за Вас време.

С уважение, Пламен Митев - Управител Приложения: Копие от Нотариален Акт

.

÷

Horizon	
Улосторати	Вансванс во Зсуль
Материален ингерт	Служба по вписваният
interent an repec	
1.1 226 464.20 nm	Bx. per. No. 84022
Пропорц. такса:	AKT NO. 24 TOM. LCIII. ACHO NO.
Обикн. такса:	Партидна книга: томСтр.
Дон. Такса:	Накса по вписване по ЗДТ: 11226.46 лв
Венчко:	CT III CT
Сметка No 01	С. БДИЧЯ ТНЭ ВПИСВАНИЯТА: /)
KB. No	
	and a second
за ПОКУПКО - ПРОДАЖНА Н	n
No 50	MALL MALL MALL MALL MALL MALL MALL MALL
Hue 07 21 7005 PEF. No5827	дело No237 от 2008-
Анета Микова а т. (селми ноември лее хи	Пяда и осма) голина
ГЛЮТИ ТИТИКОВА, С РЕГ. № 127 по регистьра на Но	Тариалната камара СРС
Малкичев БГН 5703200000	Пата от елна страна Стоят. Пост
Варна, в качествата на тична карта Мы	09024800, изд. на 21.06 2000 г. от 1.000
BEMEREIGERA ZEMER ADDITOR	Лиректор на ЕЛАНА ФОНТ 24
партиден № 92550, том 1208	но по фирмено лело № 3781/2005 год
управление: тр. София: ул Курьсот на	оннса на СГС, със седалище напоес на
кранкост "ПРОДАВАЧ" в от лична страни И	<u>в. Ne4. с ЕИК 131404159</u> . наричан за
лична карта № 158612598, издалена на 27-о2 20	исн Димитров Митев, ЕГН 6508106960
Управител на "ВИСНА РЕАЛ ЕСТЕЙТ" БО	ОЛ ОТ МВР-София. в качеството си на
03953 по описа на Софинския грански съл	од, регистрирано по фирмено дело №
тырговските дружества с партиден № 55567 пет	Истьра на
И адрес на управление гр. София. ул. "Резбарска	No 5 EVHCT CT. 140, CEC. CEMANHINE
1225097/27, наричано за краткост "КУЛУВА	П. В. свет изи 130241990. Даньчен №
систичност, десспособност и представителна и	иаст. същите ми таки
I IPOLABAULT ETATT	занвиха, че сключват
HIGOMHIDAN MANYONANA DOHI 3A SIEME	нелска земя" алсни
РЕАЛ ЕСТЕИЛИ ПООН	нителен Директор продавания Пират
на Управител сперион эзой на Ставлявано от Пл	амен. Днинтров Митея в качаство
поземлен ниот нахоляць за в ста	HM HNOT & HMEHRO: HOTDERING
"Могилите". Столична общить точа на	лището на с. Вражлебна, местности
ИМОТ С НОМЕР 193162 /СТО ЛЕВЕТЛЕССТ И	BUR", C EKATTE 99136, IDERCTABINGBAU
Истиридесет н една хилялы/ вв м. наши на	и сто тестлесет и две/, с плош 41 000
при неполивни условия - четвърда при пратити	оползване - Нива, категорая на земята
и три хиляли сто тридесет и четири/ - нава на н	Съсели: имот № 193134 /сто деветлесет
000405 /нула нула нула четиристотин и пет/ - пон	панежла любенова Ангелова: имот №
193127 /сто деветдесет и три хналан сто пранссет.	ка пыт на СО-кв. Враждебна: имот №
н Павел": имот № 000406 /нула нула нула четира	тотни и така
Вражоена съгл. скица № Ф02452/03.02.2008г. на О	биннега ототба из
ранон кремиковци", образуван от бивши имоти, ка	КГО слетва:
Землициста на становение имот. земеделека всмя	сыласно плана за начали
"Кремиковин" из ражисона, находящ се в гр	София. Столичия об-
имот с ли № 193178 (ста	стността "Могнина", прачата
предназначение ниве полно деветлесет и три хи	ЛЯЛИ CTO ABAACCET N DCALL
	41500 дка /четири шло и петитали
	настояния

.: 1

2 хилядни декара/, представляващ, при съседи на имота: имот № 193127 - инва на Храм "Св.св. Петър и Павел"; имот № 000406 - полски път на СО - кв. Враждебна; имот № <u>193129 - нива на наследници на Янко Симеонов Стоилов и имот № 000405 - полски път</u> на СО - кв. Враждебна;-----2.) Неурегулиран поземлен имот, земеделска земя, съгласно плана за земеразлеляне в землището на кв. Враждебна, находящ се в гр. София, Столична Община, район "Кремиковци", кв. Враждебна, с ЕКАТТЕ 99136, местността "Могнлыте", представляващ имот с пл. № 193129 /сто деветдесет и три хидяли сто двадесет и девет/, с трайно предназначение нива, четвърта категория, с площ от 7.000 дка /седем декара/ при съседи на имотя: имот № 193128 - инва на наследници на Сава и Благой Георгиеви Диневи: имот № 000406 - полски път на СО-кв. Враждебна; имот № 193130 - нива на наследници на Косталии Стефчев Петков и имот № 000405 - полеки път на СО-кв. Враждебио. эм наурогулиран поземлен имот, земеделска земя, съгласно плана за земеразделяне в землището на кв. Враждебна, находящ се в гр. София, Столнчна Община, район "Кремяковин", кв. Впажнебия, с ЕКАТТЕ 20126, Мостносты "Могилите", представляващ имот с пл. № 193133 /сто деветдесст и три хиляди сто придесет и три/, с трайно предназначение на земята нива, четвърта категория, с площ от 8.000 лка /осем декара/ при съседи на имота: имот № 193132 - вива на наследници на Иван Симеонов Стоилов: имот № 000406 - полски път на СО-кв. Вражлебна: имот № 193134 - нива на наследници на Алексаниър Ангелов Петков/Сорев/ и имот № 000405 - полеки път на СО-кв. 4.) Неурегулиран поземлен имот. земеделска земя, съгласно плана за земеразделяне в землището на кв. Враждебна, намаращ се в гр. София. Столнчка Община, район "Кремиковин", кв. Враждебна, с ЕКАТТЕ 99136. местността "Могилите", представляващ имот с пл. № 193132/сто деветдесет и три хиляди сто тридесет и две/ с трайно предназначение мива, четвърта категория, с площ от 7.500дка /селем цяло в петстотин. хилялни декара/. при съседи на имота: имот № 193131 - нива на наследници на Георги Иванов Косерсила имот № 000406 - полеки път на СО - кв. Враждебна: имот № 193133 нива на наследници на Панталей Лазаров Палев и имот № 000405 - полски път на СО-кв. 5. Неурегулиран поземлен имот, земеделска земя, сыгласно плана за земеразделяне в землището на ки, Враждебна, намиращ се в гр. София. Столично Община, район "Кремиковци", кв. Враждебва, с ЕКАТТЕ 99136, местността "Могилитс", представляващ имот с пл. № 193131 /сто деветдесет и три киляди сто тридесет и сдно/, трайно предназначение нива, четвърта категория, с площ от 7.000 доз /седем декара/, при съседн на имота: имот № 193149 - нива на Дойчин: Костацинов Слефчов; имот № 000406 полски път на СО - кв. Враждебна; имот № 193132 - нива на Траянка Иванова Симеонова и имот № 000405 - полски път на СО -кв. Вражлебна;-----6.) Поземлен имот № 193148 /сто деветдесет и три хиляли сто четиридесст и осем/. находящ се в землището на Враждебна. с. ЕКАТТЕ 99136. Столична община, район "Кремиковци", местността "Могнците", с начан на трайно ползване - нива, категория четвырта с площ от 3500 /три хилядин петстотин/ ки.м., при граници и съседи: поземлен имот № 193159 - нива на "ЕЛАНА фонд за земеделска земя", поземлен имот № 000406 полски път на СО-кв. Враждебна, поземлен имот № 193149 - нива на Дойчин Косталинов Стефчов и поземлен имот № 000405 - полски път на СО-кв. Враждебна-7.) Поземлен имот № 193149 /сто деветдесет и при хиляди сто четиридесет и девет/. находящ се в землището на Враждебна с ЕКАТТЕ 99136. Столична община, район "Кремнковци", местност "Моглинте", с начин на трайно ползване - нива, категория четвърта, с площ от 3500 / три хиляди и петстотия/ кв.м. при граници и съседи: поземлен имот № 193160 - нива на "ЕЛАНА фонд за вемеделска земя", поземлен имот № 000406 полски път на СО-кв. Враждебна, поземлен имот № 193148 - нива на Лиляна Крумова Стефанова и др. и поземлен имот № 000405 - полски път на СО-кв. Враждебна, сренну цена в размер на левовата равностойност на 5740.000 (пет милнона седемстотии и

1

2

Ũ

\$

четиридесет хиляди евро), съгласно предварителен договор между страните от 10.06.2008 тодина и Анекс №1 към същия от 15.10.2008 г. Продавачът. заяви, че е получил изцяло порепосочената цена преди сключването на този потариален акт, като сумата с изплатена, както следва: Левовата равностойност на 3 424 782.44 (три миллона четиристотин двадесет и четири селемстотии осемдесст идва и 0.44 евро) са преведени по банков път, а остатъкът от сумата в размер на 2 315 217.56 (два милнона триста и петнадесет хиляди лвеста и седемналесет и 0.56) евро с заплатена посредством заместване в дълг на ПРОДАВАЧА от КУПУВАЧА по договор за банков кредит №28812 от 21.04.2008 г. с ТБ АЛИАНЦ БЪЛГАРИЯ АД.----

3

П. КУПУВАЧЬТ "Висна Реал Естейт" ЕООД чрез управителя си Пламен Димитров Митев заяви, че е съгласен и купува имота, подробно описан в пункт първи на настоящия нотариален акт с тежестите описани в пункт III от настоящия нотариален акт, за посочената в този акт исна, колто заяви, че с илатия сыгласно условията на цунки първи от настоящия нотариален акт.----Понтичата опенка на продавания имот получит първи по-толе е в размер на 4583 80 лева.

съгласно Удостоверение за данъчна оценка № 22-2889/ 22.10.2008 г. на СО Дирекция "ПАМДТ"- Кремиковин. ---

Ш. Продавачыт - ЕЛАНА ФОНД ЗА ЗЕМЕДЕЛСКА ЗЕМЯ" АЛСИЦ чрез Стоян Любомиров Малкочев в качеството му на Изпълнителен Директор, декларира, че към момента на вписване на този нотариален акт в службата по вписване върху продавания недвижим имот, описан в пункт I (първи) от настоящия нотариален акт, няма вписани нпотеки и/или други велини тежести с изключение на ипотека. учредена от ПРОДАВАЧА в полза на "Алиани Банк България" АД. съгласно Нот. акт за учредиване на договорна ипотека № 183. том П. рег. №7144, дело №361 от 21.04.2008 г. на Нотариус Росица Рашева, Нотариус №203 по регистъра на Нот. камара, с район на действие – РС – София и ипотека, учредена от ПРОДАВАТА в полза на КУПУВАЧА за обезпечаване връщането на платеното канаро по предварителния договор между страните, сыгласно Нот. акт за учредяване на договорна ипотека № 45, том VII. рег. №9915. дело №1123 от 18.06.2008 г. на Нотарнус Иво Николов. Потариус №040 по-регистъра на Нот. камара. с район на действие – РС – София. ПРОДАВАЧЪТ декларира, не имотът не е прехаърлян на трети лийа. че трети лица нямат претещии спрямо него и същият не е предмет на правен спор, че имотът не с бил предмет на привидни договори, както и/или че не са сключвана предварителии договори за продажбата му с други физически или юридически лица. освел с КУПУВАЧА, че по отношение на имота пли части от него не са предявени реституционни претенций, с изключение на уважените реституционни претенции и полза на праводателите на ПРОДАВАЧА, че имотът, като част от търгонското предприятие на ПРОДАВАЧА, не е заложен по реда на Закона за особените залози. че продажбата на имота няма да накърни пранята на кредиторите на ПРОДАВАЧА, че върху имота или реални части от него вяма учредени огранинени вешни права в полза на трети лица, че за имота няма сключени аренини или насмни договори, че, доколкото с известно на ПРОДАВАЧА, по отношение на имота до момента няма констатирани скологични замърсявания, както и че не са налице каквито и да е пречки от правно или фактическо естество за надлежното прехвърляне на правото на собственост върху имота, като в случай, че в бъдещ неопределен момент КУПУВАЧЪТ бъде съдебно отстранен от продавания недвижим имот. описан в пункт I (първя) от настоящия ногариален акт. ПРОДАВАЧЪТ дължи връщане на продажната цена за продавания недвижим имот, описан в пункт I (първи) от настоящия нотарнанен акт и неустойка в размер на 10% (десет на сто) от продажната цена, като за събирането на тези суми КУПУВАЧЪТ има право да се снабди с изпълнителна заповед срещу. ПРОДАВАЧА по реда на ГПК. -----IV. ПРОДАВАЧЪТ се запължава да предаде на КУПУВАЧА владението на продавания недвижим имот, описан в пункт I (първи) от настоящия нотариален акт днес, след подписване на настоящия нотариален акт. ---



ПРОТОКОЛ

Днес 23.09.2010 г., в читалище "Св.Св. Кирил и Методи", кв. Враждебна, СО-район "Кремиковци", се проведе обществено обсъждане на

Доклад за Оценка на въздействието върху околната среда (ДОВОС) за инвестиционно предложение на Столична Община: "Северна Скоростна Тангента , гр.София (от 0+000 км. 16+460)"

Обсъждането бе открито в 18,00ч. от арх. Иван Първанов, които представи нормативните актове и заповеди, на основание на които се провежда обсъждането и представи г-жа Елена Михайлова за протоколчик, както и екипа изготвил Доклада за ОВОС, проектантите от ВИАПЛАН и предсатвители на районната администрация.

Инж. Даниела Пенева представи трасето на северната скоростна тангента като поясни преминаването над съществуващи ж.п.ареали и релси, и направи подробно изложение за техническите параметри на трасето и напречен профил от 32 м.

Проф. Арх.Веселина Троева представи Доклада за ОВОС.

Арх.Иван Първанов поясни, че желаещите могат в едноседмичен срок да внесат в районната администрация становища във връзка с представения доклад за ОВОС и даде думата на присъстващите за въпроси, становища и изказвания по темата.

Г-н Найден Младенов - трасето ще откъсне ли гробищния парк от селището и ако да, как ще стигаме до него?

Проф. Троева – отг. - В проекта се предвижда да се изгради надлез над пътя, като още не е уточнен какъв тип ще бъде.

Г-жа Здравка Трайкова- Аз живея на шест къщи от бъдещото трасе, как ще живеем с този шум?

Проф. Троева - отг. - Предвидени са шумо защитни съоръжения по цялото трасе, в участъците в населини места, като в момента се обсъждат какъв тип да бъдат, но ще се използва европейската практика, която се е доказала в Холандия, Испания и др. европейски държави, в залата има изложените графични материали, позволяващи да се видят различни варианти и алтернативи.

Г-н Александър Йосифов - Притеснява ни въздушното замърсяване от трафика и това, че ни откъсвате от земеделските ни земи?

Инж. Пенева - Отг. - Предвидени са три места за достъп до земеделските земи.

Проф. Троева - допълние - направени са изчисления за очакваното замърсяване на въздуха, които показват, че няма да надхвърлят нормите и най-голямо ще е замърсяването по време на строителството.

Г-н Траян Тачев - При природно бедствие пътя ще спира и връща водата обратно в селището?

Инж. Даниела Пенева – отг. - Трасето е изчислено по такъв начин, че дори при максимални води има осигурена проводимост на речното корито и вероятноста за преливане е едно на хиляда.

Г-жа Рада Иванова - Може ли да има замяна с друга земеделса земя на отнетата такава, вместо парично обещетение?

Арх. Иван Първанов – отг. - Това не е невъзможно, ако има свободни общински земи, но въпроса е извън темата на общественото обсъждане.

Г-жа Рада Иванова - Кога ще се изплащат обещетенията?

Арх.Иван Първанов – отг. - Немога да кажа, кога точно ще започне. Очуждаването се извършва преди започване на строителството. Ще има независим оценител, които ще определи конкретните обещетения, а който не е съгласен може да подаде възражение или да обжалва в съда.

Г-н Найден Младенов - Трасето имали връзка с АМ "Хемус"?

Инж.Даниела Пенева – отг. - Да, ще има.

Г-н Александър Йосифов - ще има ли корекции по доклада за ОВОС ?

Проф.Веселина Троева - отг. - По самия ОВОС няма да има, но ако има препоръки по проекта, проектанта може да ги отрази.

Г-жа Здравка Трайкова - отг. - Искаме да се състави комисия за изместване на трасето зад гробищния парк?

Арх. Иван Първанов – отг. - Трасето няма алтернатива и е окончателно установено, същото е потвърдено от Общия Устройствен План на Столична община приет с Решение № 960.16.12.2009 г. на Министерски съвет.

В 20.10ч. след като въпросите и отговорите бяха изчерпани, арх. Иван Първанов благодари на участниците и закри общественото обсъждане.

Присътващите на обществено обсъждане са се записали в Присъствен лист на участвалите в общественото обсъждане на ДОВОС на "СЕВЕРНА СКОРОСТНА ТАНГЕНТА – гр.СОФИЯ", състояло се на 23.09.2010 г. в читалище "Св.Св. Кирил и Методи", кв. Враждебна, СО-район "Кремиковци", неразделна част от настоящия протокол.

ПРИТОКОЛЧИК: РЪКОВОДИТЕЛ НА ОБЩЕСТВЕНОТО ОБ Съждане: / Елена Михайлова/ /Арх.Иван Дърванов/

🖄 СТОЛИЧНА ОБЩИНА

Район "Искър"

София, ул. "Кр. Пастухов" № 18, п.к. 1592, телефон: 979 13 10, 979 07 11

6602-90/¥/ ,06.10. (Регистрационен индекс и дата)

До ОП СОФПРОЕКТ Зона Б-5,бл. 11,вх.Б,ет.17

Относно: Обществено обсъждане на Доклада за оценка на въздействието върху околната среда на инвестиционно предложе-ние за СЕВЕРНА СКО-РОСТНА ТАНГЕНТА.

Уважаеми инж. Терзиев,

Във връзка с провелото се обществено обсъждане на Доклада за оценка на въздействието върху околната среда на инвестиционно предложение за СЕВЕРНА СКОРОСТНА ТАНГЕНТА на 20.09. 2010 г. в кино "Освобождение",приложено изпращаме Ви следните документи:

- 1. Копие от Заповед № 925/20.09.10 г. на Кмета на СО-район "Искър" с имената на присъстващите от администрацията на район "Искър".
- 2. Доклад за ОВОС на Северна скоростна тангента, гр. София.
- 3. Приложения към ДОВОС на Северна скоростна тангента, гр. София.
- 4. Нетехническо резюме.
- 5. По Обявата за инвестиционното предложение за изграждане на Северна скоростна тангента и Доклада за ОВОС няма постъпили писменни становища и възражения в законоустановения срок.

Кмет на район "Искър"
ИНЖ И. Томов
Главен архитект:
Изготвил: СКареве
/инж. Сл. Калева/

ПРОТОКОЛ

Днес 20.09.2010г., в 18.00ч. в район "Сердика" – сградата на бившето кино "Освобождение" се проведе среща за обществено обсъждане на

Доклада за оценка на въздействието върху околната среда на инвестиционно предложение за СЕВЕРНА СКОРОСТНА ТАНГЕНТА – гр. София /от км. 0+000 км. 16+460/.

Срещата се провежда на основание чл. 17, ал. 2 и ал. 3 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда.

На срещата присъстваха представители на:

- Столична община

- НАГ

- ОП "Софпроект – ОГП"

- Районни администрации: район "Връбница", район "Надежда", район "Сердика", район "Искър"

- Представители на граждански сдружения

- граждани на Столична община

Арх. Първанов на основание Заповед №0901-32/20.09.2010г. на Кмета

на Столична община откри срещата и представи Таня Петрова, назначена за протоколчик на Общественото обсъждане със Заповед №РД-0985/17.09.2010г.на Кмета на СО- район "Сердика".

Инж. Д. Пенева управител на "ВИАПЛАН" запозна присъстващите с цялото трасе на Северната скоростна тангента, в това число участъците засягащи районите "Връбница", "Надежда", "Сердика" и "Искър" детайлно като нивелета и габарити.

Проф. арх. В. Троева – ръководител на авторския колектив, представи Доклада за ОВОС и графични материали на СЕВЕРНА СКОРОСТНА ТАНГЕНТА, гр. София.

Арх. Първанов прикани присъстващите за изказвания и предложения по ДОВОС.

- Г-н Стаменов от кв. Илиянци постави въпроса на каква база се прави отчуждаването на имотите и ще има ли разлика в категоризирането на земите.

На този въпрос отговори проф. арх. В. Троева: Отчуждаването на имотите се извършва съгласно действащите към момента на отчуждаване нормативни документи. Цената се определя от независим оценител, според категорията земя.

- Г-жа Евгения Каменова, кв. Бенковски : колко км² земя ще бъдат отчуждени и какви стойности се залагат за шумова защита?

На този въпрос отговори проф. арх. В. Троева : ще се отчуждят 1113 дка земя. За шумозащитни съоражения са заложени усредна стойност, тъй като ще се избират най- подходящите и най- надеждните системи или средства.

- Арх. Димитров – предложи Столична община да създаде специализирано звено за обществени обсъждания, тъй като "на Запад това е професия"

На това предложение проф. арх. В. Троева отговори, че общественото обсъждане е ангажимент на възложителя и не е нужен независим експерт за водене на общественото обсъждане.

Арх. Първанов изказа мнение, че в условия на криза създаването на нови допълнителни структури към Столична община не е целесъобразно, но предложението ще бъде отразено в протокола.

- Г-жа Иванова, кв. Требич – зададе въпроса дали присъстващите в залата представляват 2 милионна София.

Отговорът отново даде проф. арх. В. Троева като каза, че в Наредбата няма изискване за минимален брой присъстващи.

- Арх. Гълъбов зададе въпрос към проф. арх. В. Троева дали са застъпени програми за устойчиво развитие в ДОВОС.

Проф. арх. В. Троева отговори, че оценката е върху компонентите на околната среда. При изготвяне на Доклада за ОВОС са взети под внимание всички международни и европейски директиви, свързани с устойчивото развитие.

В заключение след изчерпване на въпроси и отговори арх. Първанов благодари на участниците и предложи в едноседмичен срок да се подават писмени становища и предложения чрез деловодствата на районните администрации и закри срещата.

Присътващите на обществено обсъждане са се записали в Присъствен лист на участвалите в общественото обсъждане на ДОВОС на СЕВЕРНА СКОРОСТНА ТАНГЕНТА – гр.СОФИЯ, състояло се на 20.09.2010г. в район "Сердика" – сградата на бившето кино "Освобождение", неразделна част от настоящия протокол.

Протоколчик:

/ Таня Петрова Зап. №РД-0985/17.09,2010г./

Ръководител Общественото на обсъждане: /арх. Иван Първанов Зап.№0901-32/20.09.2010г./





Гр.София -1220, ул. "Кирил Дрангов" № 55, тел.495 11 33, факс 495 11 32



Изх. № AC-6602-97 / 3.// 06-10-10~

ДО: ИНЖ. ПЕТЪР ТЕРЗИЕВ ДИРЕКТОР НА ОП "СОФПРОЕКТ – ОГП" ЗОНА Б, БЛ.8, ВХ.Б, ЕТ.18

Уважаеми инж. Терзиев,

След проведеното обществено обсъждане на доклада за ОВОС на Северна скоростна тангента, гр. София (от км 0⁺⁰⁰⁰ км. 16⁺⁴⁶⁰) в законоустановения срок в СО, р-н "Надежда" не са постъпили възражения, становища или препоръки към доклада.

ИНЖ. ДИМИТЪР ДИМОВ КМЕТ НА СО, Р-Н "НА ЕХ

ДД/ПК

> тел. 921-80-19; 921-80-48 вх.№Към АС-66 02-275-[3] от 06.10.2010





СТОЛИЧНА ОБЩИНА - РАЙОН "СЕРДИКА"

1202 София, бул. Княгиня Мария-Луиза, 88 тел: 921 80 10; факс: 832 20 95, www.Serdika.com

ДО: ОП СОФПРОЕКТ ЗОНА Б-5, БЛ.11, ВХ. Б, ЕТ.17 СОФИЯ

1

Относно: <u>Обществено обсъждане на Доклада за оценка на въздействието</u> върху околната среда на инвестиционно предложение за СЕВЕРНА СОРОСТНА ТАНГЕНТА (от км. 0⁺⁰⁰⁰ км 16⁺⁴⁶⁰)

УВАЖАЕМИ инж. ТЕРЗИЕВ,

Във връзка с провелото се обществено обсъждане на Доклада за оценка на въздействието върху околната среда на инвестиционно предложение за СЕВЕРНА СОРОСТНА ТАНГЕНТА (от км. 0⁺⁰⁰⁰ км 16⁺⁴⁶⁰) на 20.09.2010г. в кино "Освобождение", приложено изпращаме Ви следните документи:

- Заповед №РД-0985/17.09.2010г. на Кмета на СО – район "Сердика" с имената на присъстващите от администрацията на район "Сердика" -

- Протокол от Общественото обсъждане
 Списък на присъстващите на Общественото обсъждане
- Постъпили писменни становища 1 бр.

С уважение,

КМЕТ НА РАЙОН СЕРДИКА



Виена Реал Естейт еоод

СО Район СЕРДИКА Бул.Мария Луиза 88 тел. 921-80-19; 921-80-48 вх.№АС-26 00-696 от 24.09.2010



ДО: Г-жа Йорданка Фандъкова Кмет на столична община Гр. София 1000, Ул. Московска Номер 33

С копие до: Г-н Петър Диков Главен Архитект на Град София Гр. София 1000, Ул. Сердика 5

Относно: Доклад за Оценка на въздействието върху околната среда. Северна скоростна тангента, София, Участък от Километър 0+000 до Км 16+460.

ОТ: "Виена Реал Естейт" ЕООД. Собственик на имот: 193162, с. Враждебна, м. Могилите, ЕКАТТЕ 99136, Столичен район Кремиковци

Уважаема Г-жо Фандъкова,

Във връзка с обявения за обсъждане Доклад за Оценка на въздействието върху околната среда, бихме искаме да Ви запознаем с нашето възражение и да Ви уведомим за непълнотата на възложения от Вас Доклад.

Притежаваме имот 193162, с. Враждебна, м. Могилите, ЕКАТТЕ 99136, Столичен район Кремиковци, директно засегнат от променения идеен проект за Северната скоростна тангента. Изготвения Доклад за ОВОС не отразява отрицателните, тряйни и необратими въздействия върху него и не предписва мерки за премахване или намаляване на тези въздействия, както се изисква в текстовете на Закона за Опазване на Околната Среда.

На терена са направени значителни инвестиции за придобиване на собствеността, предварителни проучвания и проектиране във връзка с инвестиционните ни намерения. Изготвеният от нас транспортнокомуникационен план е одобрен от комисията по транспорта към Столична Община с Протокол No 46 от 25.11.2008 година.

Изготвения Подробен Устройствен План бе съгласуван с необходимите инстанции и внасен за гласуване на ОЕСУТ в ДАГ на 10.12.2008 година /входящ номер ГР-92-00-18/. По късно бяха отстранени забележки на експертите и плана бе внесен за разглеждане от ОЕСУТ в ДАГ преди няколко месеца.

Проектите ни са изготвени и комплектовани съгласно нормативната уредба и всички указания дадени в проведената кореспонденция и срещи с отговорните инстанции. Съгласувани са с всички специалности, с експлоатационните дружества както и са в пълно съответствие с одобрения Общ Устройствен План на град София. Приемането на ПУП-а изработен с наши средства и регулацията му могат да се превърнат в опорен стълб при проектното решаване на целия район, включително и транспортно комуникативното решение за съседните имоти.

Проекта ни бе съгласуван и с одобрения от Столичния общинския съвет

Виена Реал Естейт еоод

комуникационен проект за Северната скоростна тангента.

Последвалите промени в идейния проект за Северната тангента не ни бяха съобщени по реда на чл. 128, ал.3 предложение 2 от ЗУТ, и за нас са необясними. Те имат отрицателно, трайно и необратимо въздействие върху нашите материални активи и обезмислят нашите инвестиционни намерения и действия през последните няколко години. Изготвения Доклад за ОВОС не отразява това въздействие и не дава предписание как то да бъде премахнато или намалено. Така както се изисква в Член 86, алинея 3 от Закона за Опазване на Околната Среда.

В тази връзка настоятелно Ви молим, изработения Доклад за Оценка на въздействието върху околната среда на Северна скоростна тангента, София, Участък от Километър 0+000 до Км 16+460 да бъде допълнен и доработен.

Подрепяме и поддържаме плановете за развитие на Град София! Считаме, че напия инвестиционен проект е част от тези планове за развитие и за създаване на работни места и повече услуги за населението. За наше съжаление обаче в последните промени в идейния проект за Северната тангента са направени промени който не са в в унисон с политиката на поверената Ви община да подпомага частната инициатива и усилията на Бизнеса.

В заключение бихме искали искрено да Ви благодарим за разбирането и ангажираността и да Ви пожелаем успех във Вашите начинания! На разположение сме за предоставяне на допълнителна информация и провеждане на спешна среща в удобно за Вас време.

С уважение,

Пламен Митев - Управител

Приложения: Копие от Нотариален Акт



хилядни декара/, представляващ, при съседи на имота: имот № 103127 ишта и
"Св.св. Петър и Павел": имот № 000406 - полски път на СО и Влана Храм
193129 - нива на наследници на Янко Симеонов Стоилов и имот М. Браждеона; имот М.
на СО - кв. Вражлебна:
2.) Неурегулиран поземлен имот, земеленска земя състасно тип
землището на кв. Вражлебна, нахонящ се в гр. София.
"Кремиковин", кв. Враждебна, с ЕКАТТЕ 99136 местиости им
имот с ни. № 193129 /сто деветлесет и три умисти Могилите", представляващ
предназначение нива, четвърта категория с площ от 7.000 - (
на имоти-имот № 193128 - инва на наслениции на Сара и Бисан Декара/ при съседи
<u>Ne 000406 - полски път на СО-кв. Враниебна: пмот № 102170</u>
Косталин: Стефчев Петков и имот. № 000405 - полаги по 193150 - нива на наследници на
A A TIT - TO TO THE HUSCHTICH HMOT SEMENARCH TO TO THE A TO THE REAL AND THE TO THE REAL AND THE TO THE TOT
землището на кв. Вражлебия находить на р пр. Съгласно плана за земеразделяне в
"Кремнковим", кв. Впажлебия с ЕКАТЕГ оргаз
имот с пл. № 193133 /ста леветлести и ток на могилите", представляващ
предназначение на земята нива, четвота натична сто придесет и три, с трайно
при съсели на имота: имот № 193132 пипа на сталон от 8.000 дка /осем декара/
имот № 000406 - полски път на СО-кв. Впартно исследници на Иван Симеонов Стоилов:
на Александър Ангелов Петков/Сопер/ и водат № 193134 - инва на наследници
Враждебна; нолски път на СО-кв.
4.) Неурегулиран поземлен имот, земелетика вам
землището на кв. Врасисона назопаци се в стасно плана за земеразлеляне в
"Кремиковин" из. Вражиебна с ЕКАЛТЕ оргас
имот с пл. № 193132/сто переопесет и ток чиста Могините", представлявани
предназначение чива, четвыли катания антон от 7 500
хниялии лекара/ при съссли на имога лиат Ма 102171
Иванов-Косерсиси имот № 000406 - полони устано СО
нива на наследници на Паналей Лагарар Патерина в одо об
Вражнебна:
5.) Неурегулиран поземлен имот земеление дана
землището на ки. Вражлебна, намирани се в ст. Салина за земеразвеляне в
"Кремиковни", кв. Вражуебна с ЕКАТТЕ 99136. укостности "К
имот с пл. № 193131 /сто леветностт и ток экистности могилите", представлявани
предназначение нива челасния карегария с тран жизоли сто трилесет и слно, трайно
на имета: имот . № 193149 - ники на Пабини Коссин
полоки пыт на СО-кв. Вражлебиа вкласти 102122 инов -
и имот № 000405 - полски път на СО - та Вражиебна-
6-) HOSEMACH MMOT Nº 193148 CTO REPETIERET IL TOR MICH
находящ се в землишето на Вражиебна, с. ЕКАТЕК облос от нетирилесст и осем/.
"Кремиковни", местността "Могнина", т наши из табата С толична община, район
четвырта с площ от 3500 / три хнихи и петсиотни/ на траино ползване - нива, категория
имот № 193159 - нива на "ЕПАНА фонцал за заченото стоя"
полски път на СО-кв. Вражлебна полекцен имот No 102140
Стефяов и поземлен имот № 000405 - полоси и тис СО - В
7.) Поземлен имот № 193149 /сто ненетносст и тои
находящ се в землишето на Визанебия с ЕКАЛТЕ Бон 22 о
"Кремнковин", местност "Могналев" с нарии на таки. Столична община район
четвърта, слиющ от 3500 /три унлуши и питотутити на чранно ползване - нива, категория
имот № 193160 - нива на "ЕПАНА Мона за закозатити и съседи: поземлен
полски път на СО-кв. Вражнебна поземлен пост М. 107140
Стефанова и др. и поземлен ниот № 000405 - готоча става на Лиляна Крумова
цена в размер на девовата равностойност на 5 700 обо са в Враждебна, срени
и интототин и Солование Селемского и станова селемстотин и

3

1

ł

Ľ

ï

ŗ

ţ

четиридесет хиляди евро), съгласно предварителен договор между страните от 10.06.2008 Тодина и Анекс №1 към същия от 15.10.2008 г. Продавачът. заяви, че е полушл изцяло торепосочената цена преди сключването на този потариален акт. като сумата с изплатена, такто следва: Левовата равностойност на 3 424 782.44 (три милнона четиристотин двадесет и четири селемстотин осемдесст идва и 0.44 евро) са преведени по банков път, а остатъкът от сумата в размер на 2 315 217.56 (два милиона триста и петнадесет хиляди двеста и седемналесет и 0.56) свро е заплатена посредством заместване в дълг на ПРОДАВАЧА от КУПУВАЧА по договор за банков кредит №28812 от 21.04.2008 г. с ТБ АЛИАНЦБЪЛГАРИЯ"АД----П. КУПУВАЧЬТ "Висна Реал Естейт" ЕООД чрез управителя си Пламен Димитров Митсв заяви, че е съгласен и купува имота, подробно описан в пункт първи на настоящия нотариален акт с тежестите описани в пункт Ш от настоящия нотариален акт, за посочената в този акт пена, колто заяви, че с платия сыпасно условията на пункт първи от настоящия потариалси акт. Пантенната опенка на пролавания изот по пункт плійки то-сопе с в размер на 4583 80 лена. съгласно Удостоверение за ланъчна оценка № 22-2889/ 22.10.2008 г. на СО Дярекция "ПАМПТ"- Кремиковин. -Ш. Продавачыт - ЕЛАНА ФОНЛ ЗА ЗЕМЕЛЕЛСКА ЗЕМЯ" АЛСИП чрез Стоян Любомяров Малкочев в качеството му на Изпылнителен Директор, декларира, че към. момента на вписване на този нотарлален акт в службата по вписване върху продавания недвижим имот, описан в пункт I (първи) от настоящия нотариален акт, няма вписани нпотеки и/или други вешни тежести с изключение на ипотека, учредено от ПРОДАВАЧА в полза на "Алнани Банк България" АД. съгласно Нот. акт за учредиване на договорна ипотека № 183. том II. рег. №7144. дело. №361 от. 21.04.2008 г. на Нотариус Росица Рашева, Нотариус №205 по регистъра на Нот, камара, с район на денствие – PC – София и инотека, учредена от ПРОДАВАЧА в полва на КУПУВАЧА за обезпечаване връщането на платеното капаро по предварителния договор межлу страните, сылласно Ног, акт за учреляване на договорна ипотека № 45, том VII. per. №9915. дело № 1123. от 18.06.2008 г. на Нотарнус. Ино Николон, Нотариус №040-по-регистъра на Нот., кимара. с район-на действие – РС – София: ПРОДАВАЧЪТ декларира: не иматът не е прехвърлян на трети лица, не трети лица нямат претенции спрямо него и същият не е предмет на правен спор, че имотът не с бил предмет на призидни договори, както н/или че не са сключвани предварителии договори за продажбата му с други физически или доридически лица, освен с КУПУВАЧА, че по отношение на имога или части от него не са предявени реституционни претенции, с наклочение на уважените реституционни претенции и полза на праводателите на ПРОДАВАЧА, че имотът, като част от търговското предприятие на ПРОДАВАЧА. не е запожен по реда на Закона за особените запози. че продажбата на имота няма да накърни правата на кредиторите на ПРОДАВАЧА, че върху имота или реалия части от него вяма учредени огранинени велини права в полза на трети ища, че за ниота няма сключени вренлии или насмни договори, че, доколкото е известно на ПКОДАВАЧА, по отпошение на имота до момента няма констатирани скологични замърсявания, както и че не са налице каквито и да е пречки от правно или фактическо естество за надлежното прехверляне на правото на собственост върху имота като в случай, че в бъдещ неопределен момент КУПУВАЧЪТ бъде съдебно отстранен от продавания недвижим имот. описан в лункт І. (първи) от настоящия нотариален акт. ПРОДАВАЧЪТ дължи връщане на продажната цена за продавания недвижим имот, описан в пункт I (първи) от настоящия потариален акт и неустойка в размер на 10% (десет на сто) от продажната цева, като за събирането на тези суми КУПУВАЧЪТ има право да се снабди с изпълнителна заповедсрещу ПРОДАВАЧА по реда на ГПК. IV. ПРОДАВАЧЫТ се запължава да предаде на КУЛТУВАЧА владението на продавания недвижим имот, описан в пункт I (първи) от настоящия нотариален акт лисс, след подписване на настоящия нотариален акт.

CARLES BRACE

Преди подписване на настоящия акт и в изпланение на задълженията си по чи. 25, ал. 1
от Закона за нотариусите и нотариалната дейност изясних волята на страните и
фактическото положение, запознах ги лено и недвусмислено с правните последнии на
договора, който сключват.
Спед като се уверих от представените ми документи, че Продавачите са собственици на
продавания имот, предмет на сделката и че са изпълнени особените изисквания на Закона
н след като страните ми заявиха, че не действат при крайна нужла и че разбират смисьла,
значението и правните последнии от настоящия договор, съставих настоящия акт, който
се прочете на участващите в нотариалното производство лица и след одобрението му от
страннте, свщият се подписа от тях и от мен нотариуса
При съставянето на акта се представиха следните документи:
1. Нотариален акт No 14, том I. рег. № 368, дело № 13/2007год. на Димитър Танев -
Потарнус с ранон на денствие РС . София. рег. М. 041 в Регистъра на Нотарналната
камара: 2. Нотариален акт № 15. том 1. рег. № 372. дело № 14/2007год. на Димитър Танев
- Homonor z pation na valleme PC - Codina per Me OH a Pernarapa na Horapmaniana
камара: 3. Нотариален акт №153. том VI. рег. №9156. дено № 1076/2006год. на Димитър.
Тянев - Нотариус с район на действие PC - София, рег. № 041 в Регистъра на
Нотариалната камара: 4. Нотариален акт № 149. том VI. рег. № 9152 дело №
<u>1072/2006год. Димитър Танев - Потарпус с район на действие РС - София, рег. № 041 в</u>
Регистьра на Нотариалната камарат 5. Нотариален акт №55. том I, рег. № 735. дело №
<u>52/2007год. на Димитър Танев Нотариус с район на действие РС - София, рет № 041 в</u>
Регистъра на Нотариалната камара: 6. Потариален акт № 140. том VI. рег. № 8546. дело
№ 1090/2007год. Лимитър Танев - Нотариус с райов на действие РС - София, рет. № 041
в Регистъра на Нотариалната камара. 7. Скипа №Ф02748/13.10.2008 г., изд. от ОСЗГ
Кремиковци: 8. Протокоп от съвета на диреклорите на "Елана фонд за земелелска земя"
АЛСИИ 9. Решение-на едноличния собственик на капитала на "Виена Реал Естейт".
ЕООД: 10. Удостоверения за актуално състояние на страните: 11. Удостоверение за
даньчна оценка №72-2889722:10:2008 г., СО ПАМДТ Кремиковци: 12. Декларации по чл.
264, ал. 1 от ДОПК. 13. Квитанции за платени даннин такси.
Lanza Incompete Alcomposed PW
TIPOJIABAH A APRIL
Departer Strike Incola Milany ?
KVTTVBA4: TATE AVALUATE FOUNDE
ALCONTRACTOR AND ALCONTRACT
HGIAMISKI CECTU

4

.....

1

Edited by Foxit PDF Editor Copyright (c) by Foxit Corporation, 2003 - 2010 1. 47 **For Evaluation Only.** RAFER PERIOD 1004 2010 - HUR GOC - 10045 50 HIBBARCKA KES the all 000 are there is leaved brokers shakes на сомонсески лиша R 1331 14. HABD HE HEDERED ADSENDER ENTEROOR to " Uhaha - Ponces act HE LONKE BEAMEENA # -53127, HHEE HE PAN CE CE NETEP N NABEA # DODADE HOMER INST ма (О-ке ВР⊁ЖДЕЕНА 121 126 126 315 308 152 . 16 127 151 115 150 124 171.83 116 .99 118 (193 毘 117 φ 1.619. عا 126 Ľ. .96-75-116 162 (193 . 39.84 115 1-59 114 194.46 1306 134 113 155 no Béne Важи к днес I DEMMKO SENDER TOTO PERMETERSKI n70720A M3080114 KOE KOE JTWAARDA W 2008 0 1 -12 EMEDEUMELO W HOP KOBOKA 19MV6 MREAMELEECIBO 36851 8 Habite !! CHSMER DO BEARDENNS OHOG a terre a presenta presenta de la compacta de la co





СТОЛИЧНА ОБЩИНА РАЙОН "ВРЪБНИЦА"



София 1229, бул."Хан Кубрат" бл..328, вх.Б тел. 49577 41, факс: 49577 16, e-mail: info@vrabnitsa.bg www.vrabnitsa.bg

ДО: ОП "СОФПРОЕКТ" ЗОНА Б-5, БЛ.11, ВХ. Б, ЕТ.17 СОФИЯ

Относно: Обществено обсъждане на Доклада за оценка на въздействието върху околната среда на инвестиционно предложение за СЕВЕРНА СОРОСТНА <u>ТАНГЕНТА (от км. 0⁺⁰⁰⁰ км 16⁺⁴⁶⁰)</u>

УВАЖАЕМИ инж. ТЕРЗИЕВ,

Във връзка с провелото се обществено обсъждане на Доклада за оценка на въздействието върху околната среда на инвестиционно предложение за СЕВЕРНА СОРОСТНА ТАНГЕНТА (от км. 0⁺⁰⁰⁰ км 16⁺⁴⁶⁰) на 20.09.2010г. в кино "Освобождение", приложено изпращаме Ви следните документи:

- 1. Заповед №РД-09-225/21.09.2010г. на Кмета на район "Връбница" -СО с имената на присъстващите от администрацията на район "Връбница"
- 2. Протокол от Общественото обсъждане
- 3. Списък на присъстващите на Общественото обсъждане
- 4. Писмени становища по Доклада за ОВОС, постъпили в законоустановения CPOK-HSMA

С уважение,

МЛАДЕН МЛАДЕНОВ КМЕТ НА РАЙОН "ВРЪБНИЦА"



<u>СТОЛИЧНА ОБЩИНА</u>

София 1000,ул."Московска" №33, тел.номератор 9377 xxx; факс 981-06-53, <u>www.sofia.bg/</u>

(регистрационен индекс и дата)

до

1. "Сдружение за екологична защита на населението на кв.Враждебна" с председател Георги Тонев

2. "Гражданско сдружение за екологична и стопанска защита – кв.Враждебна" с председател Йордан Николов

3. "Сдружение за благоустройство на Враждебна" с председател Методи Радков

4. "Съюз на офицерите от запаса-район "Кремиковци" с председател Георги Найденов

5. "Сдружение за екологично равновесие на Враждебна" с председател Радослава Иванова-Николова

6. Спортен клуб "Искър 2008"-кв.Враждебна с председател Асен Асенов

7. "Сдружение за възстановяване на земеделски имоти в кв.Враждебна" с председател Марио Лагадов

<u>всички с адрес за кореспонденция: гр. София, п.к. 1839,</u> кв.Враждебна, ул. 46 № 26 – Янко Николов Симеонов

СО – Вх.№ 94 – 01- 321(2) от 28.10.2010г. НАГ-ОС – Вх.№ РД-94-00-359/11.11.2010 МОСВ – Вх.№ 94-00-637 / 11.10.2010

УВАЖАЕМИ ГОСПОДА,

Във връзка с подаденото от вас възражение до Столична Община и Министерство на Околната среда и Водите по горецитираните входящи номера, ви уведомяваме за следното :

- 1. Възражението ви се уважи, като беше възложено да се разработи от проектанта "ВИА ПЛАН" вариант на трасето в част от 4-ти участък, касаещ изместването на трасето на "Северната скоростна тангента" в северна посока от кв.Враждебна. Това ще обезпечи безпрепятстван достъп до гробищния парк на квартала.
- 2. Изготвеният от проектантския екип на "ВИА ПЛАН" алтернативен вариант на "Северна Скоростна Тангента" за 4-ти участък, минава северно от гробищния парк на кв.Враждебна.
- 3. Проектът беше разгледан и приет от ОЕСУТ с протокол № ЕС-Г-101 от 16.11.2010г.



стр.. 2 от 2

ComparisonEdited by Foxit PDF EditorComparisonCopyright (c) by Foxit Corporation, 2003 - 2010KomparisonFor Evaluation Only.

СТОЛИЧНА ОБЩИНА

<u>к П</u>



НАПРАВЛЕНИЕ "АРХИТЕКТУРА И ГРАДОУСТРОЙСТВО"



Министер	ство на околната среј	ja u Bogume
Rv No	OBOC-1442	1
София	08.10.	201 0 r

ДО

МИНИСТЪРА НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ Г-ЖА НОНА КАРАДЖОВА

бул. "Мария Луиза" № 22 София - 1000

ОТНОСНО: Обществени обсъждания на Доклада за оценка на въздействието на околната среда на инвестиционно предложение на Столична Община Северна Скоростна Танген-та – гр.София (от km 0^{+000} km 16^{+460}), състояли се от 20.09.2010 г. до 24.09.2010г.

Към Ваш № ОВОС – 1442/07.10.2010г.

Уважаема г-жо Министър,

Приложено представяме на Вашето внимание информация по чл. 17 ал. 5 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда (ДВ бр. 25/2003 г.) относно Доклад за ОВОС на Северна скоростна тангента гр. София, от кт 0+⁰⁰⁰ до кт 16+⁴⁶⁰ и резултатите от проведените обществени обсъждания.

- 1. Обществените обсъждания на Доклада за ОВОС на Северна скоростна тангента гр. София, от кт 0+000 до кт 16+460 са проведени с представители на определените от МОСВ райони и кметства по реда на чл. 97 от Закона за опазване на околната среда (ДВ бр. 91/2002 г.) и чл. 17 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда (ДВ бр. 25/2003 г.), съгласно утвърдения и оповестен график.
- 2. Протоколите и постъпилите становища са представени в МОСВ с писмо вх. № ОВОС-1442/07.10.2010 г. Резултатът от тях може да се обобщи като положителен, тъй като постъпилите писмени възражения в законово определения срок касаят

преди всичко изготвения Парцеларен план и са от собственици на засегнати имоти. Най-съществените проблеми са в обхвата на трасето в район Кремиковци, свързани с прекъсване на връзката между квартала и намиращия се на север гробищен парк, за който ИОУП на Столична община предвижда разширение. (Приложение 1)

Приложение: Съгласно текста

- Uto ГЛ. АРХИТЕКТ на столична общин Co арх. Петър/Диков

		For Eva	luation Only.	
і Доклад за ОВОС на Отговорни институции за отразяване на	искането/срок за отразяване	Столична община НАГ, "ВИАПЛАН" ООД "Троева Консулт" ЕООД – Може да се отрази ако се възложи изготвяне на Алтернативен вариант на трасето и Допълнение на ДОВОС.	"ВИАПЛАН" ООД Искането отразено в Идейни проект. Подробно разработване на транспортната връзка в работния проект.	При провеждане на процедурата по отчуждаван на имотите
зултат на общественото обсъждане на фия, от кm 0+ ⁰⁰⁰ до кm 16+ ⁴⁶⁰ Отговор		По същество възражението се отнася до искане за промяна на трасето и на изготвения Парцеларен план, поради предварителни съгласувания на проектните проучвания. Разгледани алтернативи за отдалечаване на трасето в този участък.	Искането се отнася за осигуряване на транспортен достъп между обектите на фирмата, което изисква проектиране на допълнителна транспортна връзка.	Възражението не е свързано с Доклада за ОВОС на ССТ
поръките, мненията и възраженията в ре Северна скоростна тангента гр. Со Възражение/мнение		Вх. № 2600-652/1/24.09.2010 г., Столична община Относно изготвен и одобрен от Столична община (Комисия по транспорта) КТП за закупен имот 193162 кв. Враждебна, м. Могилите, район Кремиковци и съгласуван с ИОУП на Столична община ПУП – засегнати инвестиционни намерения	Вх. № 2600- 833/24.09.2010 г. Столична община , район Кремиковци Искане за осигуряване на връзка между находище Крива бара и преработващата инсталация.	Вх. № 6602-80-(145)/28.09.2010 г. Столична община, район Кремиковци, собственик на ПИ №№24031, 024037, 126027 Искане за обезщетение чрез замяна на земеделска земя в землище Враждебна
по предложенията, преп Име на вносителя		Виена Реал Естейт ЕООД с управител Пламен Митев	Инж. Иржи Мароушек, Управител на "Камъни и пясък" ООД	Рада Радева Иванова, кв. Враждебна
õ.	ред	← .	N	ઌં

۰.

Приложение 1

•

Edited by Foxit PDF Editor Copyright (c) by Foxit Corporation, 2003 - 2010 For Evaluation Only.

3

and the second

4----

ι AQ

Edited by Foxit PDF Editor Copyright (c) by Foxit Corporation, 2003 - 2010 For Evaluation Only.



СТОЛИЧНА ОБЩИНА

София 1000,ул."Московска" №33, тел.номератор 9377 ххх: факс 981-06-53, www.sofia.bg/

70.00 - 560, 30.11. 2010 (регистрационен индекс и дата)

Министерство на околната среда и водите

٩	No	PBOC-1		4	H		r	
UA.	15.5		- 11) - 4		•••	****	 ****

до Г-ЖА НОНА КАРАДЖОВА МИНИСТЪР МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

КЪМ ВАШ ВХ.№ ОВОС-1442/05.07.2010г.

ОТНОСНО: Обществено обсъждане на Доклад за ОВОС на Северна скоростна тангента, София, от km 0+000 до km 16+460 и постъпили становища, въпроси и възражения

УВАЖАЕМА Г-ЖО МИНИСТЪР,

Във връзка с приключване на процедурата по общественото обсъждане на Доклада за ОВОС на Северна скоростна тангента София, от кт 0+000 до кт. 16+460 Ви уведомяваме следното:

1. Експертите, участвали в разработването на Доклада за ОВОС са изготвили становище с отговори на постъпилите писмени възражения и въпроси от обществените обсъждания, заедно с 2 бр. приложения относно компонента "Атмосферен въздух" и фактора "Шум". Становището е изпратено до районните администрации за обявяване на резултатите на населението: р-н Връбница - вх.№ АГ-6602-144(31) 17.11.2010г.; р-н Надежда – вх.№ АС-66-02-97(4) / 17.11.2010; р-н Сердика – вх.№ АС-66-02-375 /17.11.2010г.; р-н Искър – вх.№ 6602-236/17.11.2010г.; р-н Панчарево – вх.№ 6602-304 (4)/18.11.2010г.; р-н Кремиковци – вх.№ 6602-80 (147)/17.11.2010г.; р-н Нови Искър – вх.№ 6602-223 (3) 17.11.2010г.; и с.Кубратово – вх.№

37/17.11.2010г. За наличието на информацията по раиони е пуоликувано съобщение на Столична Община във вестник "Стандарт", брой 6415 от 22.11.2010г., стр.34. Становището с приложенията към него са качени на интернет страницата на НАГ на електронен адрес: http://sofia-agk.com, както и на интернет страницата на СО на електронен адрес: http://sofia.bg

- 2. В допълнение на официално проведените обществени обсъждания по реда на чл. 97 от Закона за опазване на околната среда (дв бр. 91/2002 г.) и чл. 17 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда (дв бр. 25/2003 г.), по искане на жителите от кв. Враждебна на 05.10.201 0 г. от 18.30 ч. е проведена допълнителна среща с главния архитект на София арх. Петър Диков и с проектанта на трасето инж. Даниела Пенева. На срещата е повдигнат въпроса за изместване на трасето и отдалечаването му от регулационната граница при кв. Враждебна за да не се прекъсва връзката с гробищния парк. След тази среща в МОСВ и в Столична община е внесено възражение от 7 сдружения с вх. № 94-00-697/11-10-2010 г. Отговорите на повдигнатите въпроси са дадени в изготвеното становище и приложенията към него.
- 3. След задълбочен анализ на създалата се ситуация и последиците от нея за цялостната процедура по реализиране на инвестиционното предложение беше решено да се уважи възражението на жителите на кв. Враждебна и да се разработи вариант на трасето в част от 4-ти участък със следните мотиви:
 - Изместването на трасето на север от гробищния парк на кв. Враждебна ще удовлетвори исканията на преобладаващата част от жителите на квартала за безпрепятствен достъп до гробищния парк, което има изключително важно психологическо и социално значение за тях;
 - Този алтернативен вариант в момента е възможно да се реализира благодарение на факта, че съществуващият изкуствен воден басейн от добивна дейност, разположен северозападно от кв. Враждебна, през който трябва да мине новото трасе, е запълнен частично през последните 2 месеца с изкопни земни маси от строежа на метрото под бул. "Черни връх".
- 4. Проектанският екип от "ВИА ПЛАН" изготви алтернативен вариант за 4-ти участък на Северната Скоростна Тангента, който минава северно от гробищния парк на кв.Враждебна. Проекта беше разгледан и приет от ОЕСУТ с протокол № ЕС-Г-101 от 16.11.2010г.

По възражението от името на седемте сдружения от кв.Враждебна, подписано само от физическото лице – Янко Николов Симеонов, е отговорено писмено от Кмета на Столична Община на посочения от г-н Симеонов адрес за кореспонденция. Възражението е заведено в МОСВ с вх.№ 94-00-637 от 11.10.2010г., в СО с вх.№ 94-01-321(2) от 28.11.2010г. и препратено на НАГ-СО с вх.№ РД-94-00-359 от 11.11.2010г.

Моля да ни информирате за необходимите действия, които трябва да предприемем, във връзка с наложилата се промяна в проекта за Северна скоростна тангента и повторната оценка на въздействието върху околната среда на алтернативния участък.

С УВАЖЕНИЕ:

ЙОРДАНКА ФАНДЪКОВА \geq КМЕТ НА СТОЛИЧНА ОБЩИНА (ВЪЗЛОЖИТЕЛ)

Приложения:

- 1. Становище по постъпили възражения и отговори на въпроси от Обществените обсъждания на Доклад за ОВОС на Северна скоростна тангента, гр. София, от кm 0+000 до кm 16+460, с Приложение 1- Становище по част КАВ и Приложение 2 Становище по част Рискови енергийни фактори Шум;
- 2. Отговор на възражение с вх.№ 94-00-637 от 11.10.2010г. от седемте сдружения до физическото лице г-н Янко Николов Симеонов от кв. Враждебна за изпращане на адрес: "кв.Враждебна, ул.46 № 26, г-н Янко Николов Симеонов"
СТАНОВИЩЕ

Относно: Постъпили възражения и отговори на въпроси от Обществените обсъждания на Доклад за ОВОС на Северна скоростна тангента, гр. София, от кm 0+⁰⁰⁰ до кm 16+⁴⁶⁰

Обществените обсъждания на Доклада за ОВОС на Северна скоростна тангента, гр. София, от кm 0+⁰⁰⁰ до кm 16+⁴⁶⁰ са проведени по графика, утвърден и оповестен съвместно с администрацията на районите, през които преминава трасето в съответствие с чл. 97 от Закона за опазване на околната среда (ДВ бр. 91/2002 г.), чл. 17 ал. 1 и 2 от Наредбата за условия и реда на извършване на оценка на въздействие върху околната среда (ДВ бр.25/2003 г.). и чл. 44 ал.1 т. 8 и ал. 2 от Закона за местното самоуправление в местната администрация (ДВ бр.77/1991 г.).

Със заповед на кмета на Столична община № РД-09-01-302/20.09.2010 г. арх. Иван Първанов, старши експерт в ОП "Софпроект–ОГП" е упълномощен да ръководи обществените обсъждания. (чл. 17 ал. 1 т. 5 на Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда).

На всички проведени съгласно графика обсъждания присъстваха определените със същата заповед представители на Столична община, определените със заповедите на районните кметове представители на местната администрация, представители на проектантския колектив с съководител инж. Даниела Пенева от фирма "ВИАПЛАН" ЕООД, ръководителите на доклада за ОВОС арх. Веселина Троева и д-р Магделинка Раденкова и експерти, участвали в изготвянето на оценката

Столична община, райони "Сердика", "Връбница", "Надежда", "Искър"

Общественото обсъждане на Доклада за ОВОС на Северна скоростна тангента, гр. София, от кm 0+⁰⁰⁰ до кm 16+⁴⁶⁰ е проведено на 20.09.2010 г в съответствие с утвърдения график. Протоколчик на общественото обсъждане - Таня Петрова.

В законово установения срок е постъпило едно възражение от "Виена "Реал Естейт" ЕООД, подписано от Пламен Митев, управител на фирмата и собственик на имот 193162, кв. Враждебна м. Могилите. Същото е постъпило и в Столична община, поради което отговор на възражението е даден в материалите по обсъждането, проведено на територията, за която се отнася.

По поставените въпроси по време на общественото обсъждане, проведено съвместно по решение на кметовете на посочените по-горе райони на 20.09.2010 г. в залата на кино "Освобождение" бул. "Княгиня Мария Луиза" № 106 могат да се дадат допълнително следните пояснения:

- Предвидени ли са мерки за шумозащита и предвидени ли са средства за това

 Съоръженията за шумозащита са предвидени във всички зони, в които трасето преминава в близост до жилищни територии, или в предвидени по ИОУП на Столична община смесени многофункционални зони. Възможностите за използване на разнообразни шумоизолиращи прегради са разгледани в ДОВОС в част 6.11 Здравно-хигиенни условия на околната среда, стр. 244 - 245 и стр. 252 от ДОВОС.
- Изборът на вида на шумозащитните бариери ще бъде направен в работния проект, за да се използват последните постижения и да се приложи най-ефективната защита. Предвидените средства по окрупнени показатели са на стойност 1 920 000 лв.

1

2. Към Столична община да се създаде звено за обществени обсъждания е съответствие с Европейските практики, към което да се насочи цялата процедура. От членовете на това звено да се направят предварителни обсъждания на възможни варианти на трасето, които да бъдат заложени в проекта и впоследствие той да бъде подложен на ново обществено обсъждане.

Предложението е записано в Протокола на обсъждането. и е предадено в Столична община. Прилагането му в конкретния случай връща проекта в изходна позиция, което проваля стратегически важни планове за развитие на Столична община и влошава още повече както комуникационно-транспортната обстановка, така и произтичащото от това състояние на околната среда.

В организационната структура на Столична община съществуват отдели и комисии, които се занимават с проблемите на околната среда и които имат достатъчно опит в проучване на общественото мнение и участието в обществени обсъждания, натрупан в продължение на повече от 10 години с обсъждането на всеки етап от работата по Общия устройствен план на Столична община и неговото Изменение. (1999–2009 г.).

Европейската практика по оценка на въздействието върху околната среда следва изискванията на приетите директиви, между които Директива 85/337/ЕИО, транспонирана в българското законодателство. Внесените изменения през 2003 г. с Директива 2003/35/ЕО на Европейския Парламент и на Съвета определят ясно участниците в обществените обсъждания (чл. 3):

Директива 85/337/ЕИО се изменя, както следва:

В член 1, параграф 2 се добавят следните определения:

""общественост" означава едно или повече физически или юридически лица и, в съответствие с националното законодателство или практика, техните сдружения, организации или групи;

"заинтересованат а общественост" означава обществеността, която е засегната или може да бъде засегната, или се интересува от процедурите за вземане на решения в областта на околна среда;"

3. Отразени ли са в ДОВОС програмите на ЕС за устойчиво градско развитие – На стр. 4 в Доклада за ОВОС са посочени основни документи на ЕС, на стр. 258 т. 15, Източници за информация са посочени "Ръководни прниципи за устойчиво териториално развитие на Европейския континент" на СЕМАТ (2000 г.). Всички експерти, участващи в изготвянето на ДОВОС имат актуален международен опит и познават документите за устойчиво градско развитие, за интелигентна мобилност, за устойчиви европейски градове и по-специално най-важната от тях "Лайпцигска харта за устойчиви Европейски градове" (2007), а постановките им са отчетени в работата по ДОВОС на ССТ.

Район "Панчарево"

Общественото обсъждане на Доклада за ОВОС на Северна скоростна тангента, гр. София, от кm 0+⁰⁰⁰ до кm 16+⁴⁶⁰ е проведено на 21.09.2010 г съгласно утвърдения график. Протоколчик на общественото обсъждане – Вера Борисова Попова.

В законово установения срок няма постъпили писмени становища, предложения или възражения по Доклада за ОВОС.

На въпросите по време на обсъждането са дадени следните отговори:

1. Как ще се осъществяват връзките със съседните територии

Връзките на ССТ със съседните територии се осъществяват чрез отклонение от Ботевградско шосе и вливане в Софийски околовръстен път.

2. Кога се предвижда да започне строителството

Строителството е предвидено да започне пре з 2011 г. и да завърши през 2013 г.

3. Как ще става отчуждаването на имотите

Отчуждаването на имотите и компенсирането на собствениците, (въпрос, който не е свързан с Доклада за ОВОС), ще се извършва съгласно действащото към момента законодатество в страната, а оценката на земите ще се извършва от независими оценители.

Район "Нови Искър"

Общественото обсъждане на Доклада за ОВОС на Северна скоростна тангента, гр. София, от кm 0+⁰⁰⁰ до кm 16+⁴⁶⁰ е проведено на 24.09.2010 г съгласно утвърдения график. Протоколчик на общественото обсъждане – инж. Зорница Станчева. Поканата е отправена и до кмета на с. Кубратово Георги Борисов.

В законово установения срок не са постъпили писмени становища, предложения и възражения по Доклада за ОВОС.

На поставените въпроси по време на общественото обсъждане бяха дадени следните отговори:

1. Как гражданите ще преминават трасето и как ще се осъществяват връзките с компактния град?

По трасето на ССТ са предвидени общо 5 броя пътни възли осъществяващи връзките с найважните пътища към компактния град. Предвидени са също общо 20 бр. надлези, мостове и естакади с подходящи габарити на местата на пресичане на реки и дерета, магистрални проводи и второстепенни пътища.

2. Кога ще влезе в експлоатация този участък от ССТ?

Предвижда се новоизграденото трасе на ССТ да влезе в експлоатация през 2014 г.

3. Ще има ли промени в режима на устройствените зони по трасето на ССТ във връзка с нейното изграждане?

Няма основание за промени на устройствените зони и режими по трасето на ССТ, предвидени с последното изменение на ОУП на гр. София и Столична община. В доклада за ОВОС са дадени препоръки за следващата фаза на проектиране – Подробните устройствени планове, с които се цели по-добро зониране и разположение на обектите по трасето, както и по-добра защита от шум на работещите в тези зони.

4. Предвижда ли се шумозаглушаващо залесяване?

Озеленяването по трасето на ССТ и в прилежащите зони се извършва в съответствие с предвидените в ОУП устройствени режими, в които са посочени минималните проценти за озеленяване на урегулираните поземлени имоти и са посочени в ИОУП на Столична община и в Закона за устройство и застрояване на Столична община (Приложение към чл. 3 ал. 2), изм и доп ДВ бр. 102/2009 г.).

Докладът за ОВОС препоръчва озеленяване по трасето с подходящи растителни видове, отговарящи на местните условия и на характера на обекта, което може да бъде реализирано в границите на отчуждените терени. Тези препоръки са дадени в раздели Земи и почви, Растителност, Ландшафт, Здравно-хигиенни условия (стр.233–235, 237, 247-248 на ДОВОС).

Допълнителната шумоизолация е разгледана в част 6.11 Здравно-хигиенни условия на околната среда, стр. 244 - 245 и стр. 252 от ДОВОС. Изборът на вида на шумозащитните бариери ще бъде направен в работния проект. Предвидените средства за целта по окрупнени показатели са на стойност 1 920 000 лв.

3

Район "Кремиковци"

Общественото обсъждане на Доклада за ОВОС на Северна скоростна тангента, гр. София, от кm 0+⁰⁰⁰ до кm 16+⁴⁶⁰ е проведено на 23.09.2010 г съгласно утвърдения график. Протоколчик на общественото обсъждане – Елена Славова Михайлова.

В законово установения срок са постъпили общо 3 становища и възражения по Доклада за ОВОС, приложени към материалите от Общественото обсъждане.

1. Становище с вх. № 2600-833/24.09.2010 г. от инж. Иржи Мироушек, управител на "Камъни и пясъци" ООД относно разположението на трасето на ССТ и подходите към концесионните площи "Крива бара" и "Пет могили – Запад".

Проектантският колектив на ССТ е запознат с искането на "Камъни и пясъци" ООД и е взел под внимание необходимостта от осигуряване на вътрешнокариерен път.

2. Възражение с вх. № 6602-80-(145)/28.09.2010 г. от Рада Радева Иванова от гр. София – Искане за обезщетение със земеделска земя в землището на Враждебна

Възражението не се отнася до доклада за ОВОС.

3. Възражение с вх. № 2600-652(1)/24.09.2010 г. от "Виена Реал Естейт" ЕООД внесено от управителя Пламен Митев в районните администрации на райони "Кремиковци" и "Сердика" и в Столична община относно противоречия с инвестиционните намерения и въздействия върху материални активи в притежавания имот 193162 в м. Могилите, кв. Враждебна.

Съгласно Наредбата за условия и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда (ДВ бр. 25/2003 г.) и чл. 4, 5 и 81 ал. 5 на ЗООС ДОВОС не включва социални и икономически въздействия.

До датата на приключване на процедурата по общественото обсъждане няма сведения за наличие на одобрен и процедиран от направление "Архитектура и градоустройство" към СО Подробен устройствен план (ПУП-ПРЗ) за имота, собственост на вносителя на възражението.

Становища по поставените на общественото обсъждане въпроси, свързани с ДОВОС:

1. Откъсване на гробищния парк от квартал "Враждебна" и достъп до него

По време на изтотвянето на идейния проект на ССТ са обсъждани множество варианти за достъп до гробищния парк на кв. "Враждебна" и е избран варианта с пътен надлез над ССТ. Възможно е без промяна на местоположението на трасето да се видоизмени подхода и той да остане по традиционния си маршрут по съществуващата връзка между квартала и гробището, с преминаване под платното на ССТ.Тази промяна няма да се отрази на въздействията върху околната среда и нейните компоненти, на здравето на хората и биоразнообразието и няма да изисква промяна на ДОВОС.

2. Защита на територията от шум

Докладът за ОВОС препоръчва озеленяване по трасето, с подходящи растителни видове отговарящи на местните условия и на характера на обекта, което може да бъде реализирано в границите на сервитута на трасето в отчуждените терени. Тези препоръки са дадени в разделите Земи и почви, Растителност, Ландшафт, Здравно-хигиенни условия (стр. 233 – 235, стр. 237 и стр. 247-248 на ДОВОС).

Допълнителната шумоизолация е разгледана в част 6.11 Здравно-хигиенни условия на околната среда, стр. 244 - 245 и стр. 252 от ДОВОС. Местата за поставяне на шумозащитни бариери са обсъдени с проектантите на трасето на ССТ. Изборът на вида на шумозащитните бариери ще бъде направен в работния проект. За шумозащитни прегради по окрупнени показатели са предвидени 1 920 000 лв.

Ą

Подробно становище за възможностите за шумоизолация и за намаляване на нивата на шума от различни източници, разположени в близост до кв. Враждебна е дадено и от автора на раздела за шума д-р Мишел Израел. (Приложение 2).

3. Откъсване на земеделските земи от трасето на ССТ

В обхвата на трасето, преминаващо северно от кв. "Връждебна" са предвидени 3 бр. връзки за достъп до земеделските земи

4. Опасности от наводнения на квартала при природни бедствия

Трасето е изчислено в съответствие с нормативните и техническите изисквания и има осигурена проводимост на речното корито при максимални води. Вероятността от преливане и наводняване на съседните квартали е 1 на 1000.

5. Ще се прави ли корекция на Доклада за ОВОС

По качеството на Доклада за ОВОС на ССТ има становище на компетентния орган. Допълненият, съгласно изискванията, ДОВОС е приет от МОСВ. На този етап няма основание да се прави изменение в доклада за ОВОС на ССТ.

Съгласно действащото законодателство, промени в ДОВОС може да има при условие, че в резултат на обществените обсъждания възложителят вземе решение за корекции в проекта. Тези изменения подлежат на оценка по реда на чл. 17 ал. 1 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда.

6. Искане за комисия за обсъждане изместването на трасето северно от гробищния парк

Трасето присъства на това място и в Предварителния и в Окончателния проект за ОУП на Столична община, които са подлагани на оценка и на обществено обсъждане през 2002 г. От тези обсъждания, проведени и по райони, не са постъпили възражения по предложеното трасе. То е потвърдено и с ИОУП на Столична община, към което има изготвени Екологична оценка и Оценка за съвместимост, обсъждани през 2009 г. Изменението на ОУП на Столична община е прието с Решение № 960/16.12.2009 г. на Министерски съвет.

Становища по допълнително внесеното възражение с вх. № 94-00-637/11.10.2010 г. от "Сдружение за екологична защита на населението на кв. Враждебна", "Гражданско сдружение за екологична и стопанска защита – кв. Враждебна", "Сдружение за благоустройство на кв. Враждебна", "Съюз на офицерите от запаса – район Кремиковци", "Сдружение за екологично равновесие на Враждебна", Спортен клуб "Искър – 2008", кв. Враждебна и "Сдружение за възстановяване на земеделски имоти в кв. Враждебна".

- 1. Обявената като обществено обсъждане среща на главния архитект на София арх. Петър Диков с жители на кв. Враждебна е проведена по негово решение, по повод постъпили жалби по Парцеларния план за Северна скоростна тангента. Тази среща се е състояла на 05.10.2010 г., извън обявеното обществено обсъждане по реда на чл. 97 от Закона за опазване на околната среда (ДВ бр 91/2002 г.), чл. 17 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда (ДВ бр. 25/2003 г.) и чл. 44 ал.1 т. 8 и ал. 2 от Закона за местното самоуправление в местната администрация (ДВ бр.77/1991 г.). Поради посочените по горе основания на срещата не са присъствали експертите, изготвили доклада за ОВОС, които не са били уведомени. На срещата не е воден протокол, тъй като няма заповед за нейното провеждане и не е определен протоколчик.
- 2. Засегнатото население от кв. Враждебна е уведомено за инвестиционното намерение на Столична община по законовия ред. Преди изготвянето на заданието за ОВОС в НАГ, СО, ул. "Сердика" № 5, на 27.04.2009 г. от 14.00 ч. е проведена работна среща със заинтересовани ведомства, районни администрациии и НПО, за която са поканени с писма на 02.04.2010 г. Протокол от срещата, проведена на

5

27.04.2009 г е приложен към ДОВОС. Район "Кремиковци" не е изпратил представители на тази среща.

С писмо на Столична община (Вх. № 6602-48/14.04.2009) е изпратено уведомление до кмета на района заедно с графичен материал и описание на инвестиционното предложение в съответствие с изискванията на Чл. 95 ал. 1 и 3 на ЗООС (ДВ бр. 91/25.09.2002 г.) и Чл. 4 ал. 1 на Наредба за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда (ДВ. бр.25/18.03.2003 г.). В административната сграда е поставено съобщение и предоставен графичен материал за информация на населението на 12.05.2009 г. В Становище № 7000-95/29.05.2009 г. от районната администрация на район "Кремиковци" е заявено, че няма постъпили възражения. (Копия от цитираните документи са представени в Приложенията към ДОВОС).

Справка за проведените консултации по чл. 95 ал. 3 от ЗООС е приложена към ДОВОС.

- 3. Достъпът до гробищния парк беше дискутиран по време на официално обявеното обществено обсъждане, проведено на 23.09.2010 г. Разгледаните многобройни варианти за връзката на квартала с гробищния парк в процеса на работа са довели до избора на представеното решение като най-подходящо и единствено възможно към момента на проектиране. С оглед намаляване на известни негативни психологични въздействия е възможно изследване на вариант за преминаване на ниво терен по съществуващата връзка между квартала и гробищния парк чрез повдигане на платното на ССТ над този път.
- 4. В процеса на изготвяне на Доклада за ОВОС, както и по време на изготвянето на Екологичната оценка на ИОУП на Столична община (2009 г.) са анализирани множество варианти на трасето на ССТ, които не са дискутирани в окончателните документи, поради работния им характер. Тези варианти са свързани с намирането на най-благоприятно разположение на комуникационно-транспортните възли, с безконфликтното пресичане на реки, дерета, елементи на второстепенната уличнотрунспортна мрежа и съоръженията на инженерно-техническата инфраструктура, с избягване на терени с високи подпочвени води и на терени с потенциален геоложки риск, с най-щадящо околната среда и здравето на населението преминаване покрай урбанизирани територии.

По същество *предложеното трасе на ССТ, не е ново*, то съществува на това място в Предварителния проект на ОУП на Столична община, подложени на оценка и преминали всички процедури по обществено обсъждане и одобряване.(Доклад за ОВОС на ОУП на Столична община от 2002 г., приет с Решение на МОСВ № 12-6/2003 г.) Трасето запазва своето местоположение на същото отстояние от кв. Враждебна и в ИОУП на Столична община от 2007-2009 г. Екологичната оценка на ИОУП на Столична община от 2007-2009 г. Екологичната оценка на ИОУП на Столична община от 2007-2009 г. Екологичната оценка на ИОУП на Столична община е подложена на обществено обсъждане и с решение на МОСВ № 1-1/2009 г. изменението на ОУП е съгласувано.

В Доклада за ОВОС на ССТ е изразена ясно позицията на авторския колектив, по възможните варианти, базирана на изготвената икономическа оценка на възможните алтернативи за изгражднето му от "ВИАПЛАН" ЕООД (2007 г.), и на допълнителни екологични, икономически и важни социални съображения. (стр. 9 и 10) В раздел 4 от ДОВОС и във всички най-важни части по отделните компоненти и фактори е направен анализ и оценка на т. нар. "нулева" алтернатива, (стр. 130-134, 136, 139-140, 142-149, 163, 170, 179 и 182), която е по-неблагоприятна по отношение въздействията върху околната среда и населението.

Реконструкцията и разширението на Софийския околовръстен път (СОП) е обект на сравнение в ДОВОС, тъй като се разглежда като алтернатива във всички предходни документи, вкл. и такива от по-високо равнище. При реконструкция на всички отсечки на СОП и на свързващите отсечки от трансевропейската комуникационно-

транспортна мрежа натоварването по всички тях ще се разпредели по-равномерно, движението ще се осъществява по-безпрепятствено, а въздействията върху здравето на хората, върху компонентите и факторите на околната среда няма да зависят от състоянието и статута в комуникационно-транспортната мрежа на една или друга отсечка. Освен всичко изложено по-горе, следва да се отбележи, че Северната дъга на СОП е по-отдалечена от кв. Враждебна, но е в близост до Нови Искър, Кубратово, Световрачане, Чепинци, както и до всички селища по южната яка на Стара планина и зоните за далекоперспективно развитие на жилищните зони на Столична община.

- 5. В представения ДОВОС не са разгледани алтернативи на трасето, преминаващи северно от гробищния парк на кв. Враждебна или северно от баластриерите, не само поради пос очените по-горе мотиви, но и поради следното:
 - а. По-добрите технически параметри на предложеното трасе, които осигуряват по-безопасно движение и по-безаварийна експлоатация.
 - b. Сложния релеф, наличие на повече насипи и изкопи, които затрудняват фундирането и изпълнението на леглото на пътя
 - с. Значително оскъпяване с около 7 млн лв. поради по-сложни подготвителни и строителни работи и допълнителни съоръжения.
- Анализът на *текущото състояние на атмосферния въздух* е изготвен в съотвествие с изискванията на нормативната уредба и съвременната методология. Допълнителното становище е представено от автора на раздела (Приложение 1)
- 7. Анализът на *шумовото натоварване* е изготвен на базата на съществуващите данни и в съответствие с постановките на действащите към момента Европейски и български програмни и нормативни документи. Въздействията на шума са разгледани в разделите за Рискови енергийни източници - Шум и Здравно-хигиенни условия на околната среда.

Не се очакват шумови нива над граничните стойности, съгласно Наредба № 6, а именно: 55, 50 и 45 dBA за жилищни територии съответно за ден, вечер и нощ. Прогнозата е направена въз основа на пресмятания за натоварване 500 коли/час, както и при структура на потока на МПС около 5%. При разстояние около 200 m от трасето, което води до намаляване на шумовите нива с повече от 9 dB, не се очаква да има наднорме ни стойности на шума в района на Враждебна.

Нормирането на шум в този район следва да се прави съгласно същата Наредба № 6 за "територии, подложени на въздействието на авиационен шум", които са съответно 65, 65 и 55 dBA за ден, вечер и нощ. При тези стойности още по-малко се очакват наднормени стойности на шума, предизвикани от автомобилния трафик. Наднормените стойности съществуват от показанията, които има в района от мониторинга в пунктове около летището. Съгласно тези данни районът е с повишен шумов фон, вследствие на излитащите и кацащите самолети през деня и вечерта. За намаляване на шума от летището са взети съответни мерки, описани в Приложение № 2 на настоящото становище.

Освен цитираните във възражението "стари данни" за шума, за оценка на нивата в зоната около трасето на ССТ са използвани и данните от шумовите карти на София, а резултатите от тях са показани в графично приложение № 6 към ДОВОС на ССТ. Стратегическата шумова карта на София, изготвена в съответствие с Наредбата за изискванията за разработването и съдържанието на стратегическите шумови карти и към плановете за действие (ДВ бр. 70/2006 г.) от ГИС София и "Спектри" ЕООД е приета от Столичен общински съвет през 2009 г., а използваните методики са справка Интернет (3a записка към нея. обяснителната описани в http://sofia.bg/pressecentre/images/sofia_noise_map_doc.pdf).

8. *Прогнозното натоварване на ССТ по участъци* е изчислено въз основа на анализите, изготвени към ИОУП на Столична община и комуникационно-

7

транспортната част, придружаваща плана. В текста към ДОВОС на стр. 5 е обяснено, че основният поток от МПС към и от Калотина се преразпределя между АМ "Хемус" и АМ "Тракия", което обяснява заложените в проекта за ССТ данни.

Експертите по ОВОС нямат компетентността и правомощията, поради което не са си позволявали да манипулират данните, използвани от специалистите по транспорт и комуникации, работещи по ОУП на Столична община и неговото изменение, по инвестиционния проект за ССТ, по прогнозните разчети за транспортното натоварване на пътната мрежа в България, и по проучванията, подготвени за кандидатстване за финансиране по ОП "Транспорт", където са заложени използваните в ОВОС данни.

9. Липсата на **информация за хигиенна защитна зона** се обяснява с обстоятелството, че този вид зони се определят съгласно Наредба № 7/25.05.1992 г. за хигиенните изисквания за здравна защита на селищната среда (ДВ бр. 46/1992 г.)

Чл. 2. (Изм. - ДВ, бр. 46 от 1994 г.) (1) Хигиенно-защитна зона е територията между източниците, които отделят вредности в околната среда (обекти, съоръжения и инсталации), и границата на жилищната зона на населените места, курортните и излетните комплекси, както и предприятията и складовите бази от хранителната промишленост за обектите по приложение № 1.

В приложение 1 на същата наредба не са включени автомагис трали и пътища.

- 10. Пълно отсъствие на анализ/оценка на здравно-хигиенно състояние на кв. Враждебна. Този вид оценка трябва да отчита здравния статус на населението в границите на разпространението на въздействията, който при сегашното състояние на здравната система и липсата на данни за заболеваемостта, за засегнатите рискови групи, за видовете заболявания и тяхната повтаряемост, е невъзможно да бъде проследен, анализиран и оценен. В частите за здравно-хигиенните условия на средата са изследвани и оценени въздействията на всички фактори върху компонентите на околната среда и върху здравето на хората за всички фази на строителство и експлоатация. Посочени са въздействията и са дадени препоръки за ограничаването им върху няколко засегнати групи – работещите по изпълнението на ССТ, живеещите в съседство, ползващите трасето по време на експлоатация.
- 11. Частта за кумулатиени въздействия не е непълна, тъй като всички видове въздействия са проследени не само в текста към т. 4.6., а към всички части на прогнозната оценка по компоненти (стр. 155, 157 – 162, 167, 170, 175 – 181, 196, 200, 205) Частта 4.6 освен с текст (стр. 205 – 207) е представена и с таблица 4.6.-1. (стр 208 – 221), където в резултат на експертната оценка на всички компоненти и фактори са проследени всички въздействия, степента им на проявление, обхвата на разпространение и взаимовръзката между тях.
- 12. Въздействията на пътния участък от Ботевградско шосе, преминаващ в съседство на кв. Враждебна са проследени, анализирани и оценени в частите за КАВ, както и в шумовите карти в Приложение 6 към ДОВОС.
- 13. Допълнителни пояснения към *точка 8 стр. 6 от постъпилото възражение* са дадени в становищата на експертите в Приложения 1 и 2.
- 14. Подробно разписаните **мерки за намаляване на вредни въздействия** и очакваните резултати от прилагането им по време на строителство и експлоатация, както и тези, които могат да се приложат още в следващата фаза на работното проектиране, са дадени в табл. 6.12.-1. в ДОВОС от стр. 245 до стр. 252.

В заключение може да се допълни, че изменението на трасето на ССТ в Участък 4 от km 9+⁵⁰⁰ до km 13+⁰⁰⁰ е в компетенциите на Възложителя, който единствено може да направи мотивирано предложение за изготвянето на алтернатива за тази част от трасето, която да бъде оценена като допълнение към ДОВОС и процедирана при условията на чл. 17 ал. 6. и

8

по реда на ал. 1 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда.

За колектива, изготвил Доклад за ОВОС на Серарх. Веселина Троева, ръководител

Приложения:

Приложение 1. Становище по част КАВ

Приложение 2. Становище по част Рискови енергийни фактори – Шум

София, 04.11.2010 г.

Приложение 1

СТАНОВИЩЕ – ОТГОВОР

Относно възражение от 7 сдружения в кв. Враждебна от 11.10.2010г. КОМПОНЕНТ: КАЧЕСТВО НА АТМОСФЕРНИЯ ВЪЗДУХ

<u>Точка 3.1.2</u>

Оценка на качеството на атмосферния въздух (КАВ) се прави на база инвентаризация на емисиите (количество вещество, изхвърляно за определено време), които се определят по балансови методи и измерените във въздуха концентрации (количество вещество в единица обем).

ЕМИСИИ

 Нивата на емисиите винаги се пресмятат за районите в обхвата на Столична община, а не за отделните квартали, тъй като данните за дейностите (промишлени и битови предприятия), които генерират емисии се събират в районните администрации. Данните за район Кремиковци са без емисиите от металургичния комбината "Кремиковци".

Следователно те са представителни и за кв. Враждебна.

2. Изчисляването на емисиите се прави по Единна методика за изчисляване по балансови методи на емисиите на вредни вещества /замърсители/, изпускани в атмосферния въздух, приета от приета от Министерството на околната среда и водите с писмо № 947/16.05.2007. Тя включва всички процеси, съгласно т.н. "SNAP (Selected Nomenclature of Air Pollutants) код" и е номенклатура на генериращи емисии процеси от Ръководството за инвентаризация на емисии - EMEP/CORINAIR Emission Inventory Guidebook, 2006г. със съответното съответствие между категориите източници на замърсители и по IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change) методиката.

В ДОВОС на Фиг. 3.1.2.-2 и Фиг. 3.1.2-3 са използвани **изчислените** емисии, които се правят от Националния Статистически Институт (НСИ) в съответствие с годишните национални докладвания на България по Конвенцията за трансгранично замърсяване на въздуха на далечни разстояния (КТЗВДР); пред Секретариата на Рамковата конвенция на ООН за изменение на климата (РКОНИК) и пред Европейската агенция за околна среда (ЕАОС)., а не измерени.

КОНЦЕНТРАЦИИ

3. Качеството на атмосферния въздух на територията на Софийска община се контролира в 9 пункта, включени в Националната система за мониторинг на околната среда на МОСВ, като един от тях е и този в "Гара Яна" (Р) – код/номер: 015454018 и се обслужва от ИАОС. Разположението на пунктовете за измерване на концентрациите в атмосферния въздух се определя по Директива 50/2008/ЕС, транспонирана в Наредба 12/2010г., а именно:

Пунктовете за мониторинг (ПМ), ориентирани към опазване на човешкото здраве, се разполагат така, че да предоставят данни за:

 зоните в рамките на <u>съответните райони или агломерации</u>, в които са възможни най-високите нива на замърсителите и в които населението може да бъде изложено на въздействието на последните пряко или косвено за период от време, превишаващ значително периода на осредняване на съответните норми;

- нивата за други зони в районите или агломерациите, които са представителни по отношение на експозицията на населението;
- ПМ да не са представителни за ограничени пространства в непосредствена близост до тях,
- градските фонови ПМ се разполагат по такъв начин, че нивата на замърсяване, регистрирани от тях, да отчитат емисиите от всички източници, които се намират от наветрената страна на ПМ; нивото на замърсяване следва да не бъде доминирано от един източник, освен ако това не е типична ситуация за по-голямата част от градския район; като общо правило точките за вземане на проби следва да са представителни за няколко квадратни километра.

Следователно ПМ Гара Яна е представителен и за кв. Враждебна.

4. Актуалните данните за емисиите и концентрациите винаги са за предишната година и излизат в края на следващата година.

Следователно актуалните данни, използвани в ДОВОС, писан в началото на 2010г. за:

- 1. Емисиите са били тези от годишниците на НСИ за 2007г.,
- <u>Концентрациите</u> Доклади за състоянието на околната среда, публикувани в сайта на РИОСВ София, които към този момент са били за 2008г.

<u>Точка 4.1.2</u>

1. В Таблица 4.1.2.2.-3 са дадени изчислените годишни концентрации от МПС, преминаващи по ССТ. От дадените в таблицата максимални годишни концентрации на азотни оксиди за участъка, който преминава северно от кв. Враждебна (ССТ_4) не се получават наднормени концентрации, както за участъците ССТ_1 и ССТ_3.

За пълнота на анализа, обаче е направено допълнително изследване на концентрациите в около 600 точки (рецептори) на разстояния 0, 5, 10, 20 и 50 m от двете страни на отсечките ССТ_1, ССТ_2 ССТ_3 и ССТ_4. В диаграмата на Фиг. 4.1.2.2.-2 е дадено как намалява съответната за всеки участък концентрация на NO_x (от нейната максимална стойност - Таблица 4.1.2.2.-3) с разстояние перпендикулярно на трасето на магистралата.

Специално за участъка ССТ_4, който минава покрай кв. Враждебна (лилавата линия) още по-нагледно се вижда, че дори максималната концентрация е под червената линия, показваща средногодишната норма за опазване на човешкото здраве по отношение на азотните оксиди.

2. Именно с моделирането на дисперсиите са определени точките в риск, показани на Фиг. 4.1.2.2.-5, в които след построяването на магистралата и достигане на пълния й капацитет да се организират няколко кампании за измервания в течение на една година на концентрациите на азотни оксиди. Поради по-ниски стойности от нормите за участъка ССТ_4, който минава покрай кв. Враждебна такава точка няма, с което се и доказва, че няма да има засегнато население в района на кв. Враждебна за тази част от ССТ.

 Мода в климата няма. Годишното замърсяване е качествена характеристика, не количествена. Така, че ако се сравнят розите от летище София (Фиг. 3.1.1-6 от <u>а</u> до <u>с</u>) ще се види, че няма разлика от розата на вятъра за 40 години, дадена в Климатичен справочник – Фиг. 3.1.1-5.

Следователно, пресмятане на замърсяването по всичките тези рози ще е съпоставимо и няма да има разлики, тъй като всички те показват найсъществената особеност на разглеждания регион, а именно, че преобладаващият целогодишно зонален пренос на въздушните маси е западно-източен.

<u>Точка 4.6</u>

 Физическият процес на разпространение на замърсителите от източници като МПС има малки характеристични времена, т.е. процесът на пренос на замърсители и дифузия води до бързото смесване на замърсителите с околния въздух. Потенциалът на ветровото поле в урбанизирани райони е много нисък и облакът замърсители с температурата на околния въздух (автомобилите са ниски студени източници) няма възможност за придвижване на големи разстояния.

Кумулативен ефект в приземния слой между студени източници, разположени по-далеч от 250 метра един от друг не може да се наблюдава. Следователно такъв ефект между ССТ от една страна и Ботевградско шосе или летище София няма.

<u>Точка 4.12</u>

 Мерките са разписани за цялото съоръжение - Северна скоростна тангента, а не за отделните участъци. Абсолютно конкретни са посочените мерки 8, 9 и 10 по отношение на атмосферния въздух.

Компетентните органи следят за изпълнение на посочените мерки.

25.10.2010 г. София ст.н.с. II ст. д-р Н. Громкова

Приложение 2

СТАНОВИЩЕ – ОТГОВОР Относно възражение от 7 сдружения в кв. Враждебна от 11.10.2010г.

компонент "шум"

т. 3 стр. 5

Транспортен шум¹

Състояние през 2007 г.

Акустичната обстановка в населените места е предмет на системен контрол от страна на Министерството на здравеопазването, чрез Регионалните инспекции за опазване и контрол на общественото здраве (РИОКОЗ). През 2007 г. е извършена реорганизация и осъвременяване на Националната система за мониторинг на шума с цел привеждането й в съответствие с новите нормативни документи в областта на защитата на населението от шума, приети през 2006 г.

През 2007 г. Националната система мониторинг на шума в околната среда обхваща 37 населени места, между които всички областни центрове. Най-голям е броят на пунктовете на улици с интензивно движение, следвани от пунктовете в жилищни райони и в близост до локални източници на шум. Най-голям брой пунктове за мониторинг има в София, Варна, Пловдив, Бургас, Русе и Ст. Загора. По данни от Министрество на здравеопазването за 2007 г. процентното разпределение на броя на наблюдаваните пунктове по съответните диапазони от общия брой пунктове е следното: под 58 dBA – 17,5%, 58 - 62 dBA – 15,2%, 63 - 67 dBA - 23%, 68 - 72 dBA - 34% (срещу 27,3% за 2006 г.), 73 - 77 dBA - 10 % (срещу 7,4% за 2006 г.), 78 82 dBA 0,3%. Данните показват преобладаващи високи нива на шума в урбанизираните територии на страната през 2007 г. и по-високо ниво в 25 пункта (от 68 до 72 dBA) в гр. София.

Разпределението на регистрираните нива на шума по диапазони през 2005, 2006 и 2007 г. потвърждава негативната тенденция към увеличаването на шумовото натоварване в урбанизираните територии на страната през 2007 г – таблица 1

(*************************************	20071.11	ANHOID PO	азпредел	ние по д	(nanasoh)	a, uD(A)		
	Общ брой	Разпреде	еление на	регистри	праните п	гумови н	ива по ди	иапазони
Година	пунктове	под 58	58-62	63-67	68-72	73- 77	78-82	над 82
2005	532	83	96	141	183	29		_
2006	527	74	95	172	144	39	3	-
2007	587	103	89	135	199	59	2	

Таблица 1 Регистрирани шумови нива в страната през 2005, 2006 и 2007 г. и тяхното разпределение по диапазони, dB(A)

Източник: Министерство на здравеопазването

Анализът на съществуващите данни за последните години показва, че като цяло нивото на шума в големите градове на страната запазва високите си стойности, особено в централните градски части. Многогодишно наблюдаваното преобладаващо ниво на

¹ Информация е предоставена от Министерство на здравеопазването

градския шум в диапазона 68 - 72 dBA, следвано от диапазона 63 - 67 dBA (за по-малките градове) се запазва и през 2007 година. Това се отнася и до района на столицата.

Появяват се и по-неблагоприятни тенденции: намалява броят на пунктовете в диапазона 63 - 67 и 58 - 62 dBA dBA за сметка на преминаването им към по-високите нива на шум 68 -72 и 73 - 77 dBA. Нараства броят на пунктове с шумови нива от диапазона 73 - 77 dBA и под 58 dBA. Това може да се обясни с промените в системата за мониторинг в началото на 2007 г., и съсредоточаване на пунктовете за наблюдение в райони, които биха дали по-ясна представа за шумовото замърсяване в "натоварените точки" от градовете и изясняването на акустичната обстановка в т. нар. "тихи зони", с оглед тяхното съхраняване.

Най-голям дял в шумовото натоварване има транспорта. Увеличеният брой моторни превозни средства в движение, техническо състояние на пътната мрежа, интензивността и скоростта на движението, недобрата пропускателна способност на пътната мрежа, явни градоустройствени грешки, са основните фактори, които РИОКОЗ посочват като причина за увеличаване или запазване на шумовото натоварване в големите населени места.

т. 8 стр. 6

Авиационен шум²

Състояние

Разположението на летище София в източния край на столицата дава своето отражение най-вече върху населените градски части, разположени западно от летището. Акустичното състояние в тези райони се определя от интензивността на самолетодвиженията по основните коридори за отлитане и долитане на летището и индивидуалните шумови характеристики на въздухоплавателните средства (ВС), както и от наземния транспортен шум.







брой самолетодвижения

² Информацията е предоставена от Министерство на транспорта – ГД "Гражданска въздухоплавателна администрация"

След спада в трафика на летище София през 2002 година (24784 самолетодвижения за 2000 г.) се забелязва устойчива тенденция в увеличаването му в периода 2002 – 2007 г. От графиката се вижда, че през 2007 г. трафикът на летище София е почти удвоен спрямо нивата от 2002 година.

Автоматична система за мониторинг на авиационен шум на Летище София

"Летище София" ЕАД извършва непрекъснати измервания на шума в съответствие с изискванията на Наредба № 2 от 05.04.2006 г. за дейността на националната система за мониторинг на шума в околната среда и за изискванията за провеждане на собствен мониторинг и предоставяне на информация от промишлени източници на шум в околната среда чрез система за мониторинг на авиационния шум.

Системата за мониторинг на шума се състои от шест стационарни и един мобилен терминал, чието разположение е съобразено с прогнозния шумов контур на летище София за 2007/2008 г. L_{Aeq} 60 dB (A). Системата работи на принципа на разпределеното управление, като всеки един от терминалите функционира самостоятелно, а централен компютър–сървър събира и обработва допълнително данните от всички терминали.

Терминалите на системата, разположени в западно направление в гъсто населената градска част са както следва:

W1 – западния край на летище София на около 920 m западно от западния праг за излитане и кацане;

W2 – кв. В. Левски, ул. "Гр. Цамблак" №18, покрив на 106 ОУ "Гр. Цамблак";

W3 – кв. Подуяне, ул. "Плакалница" №51, покрив на сградата на общината;

W4 – кв. Подуяне, ул. "Ст. Чумаков" №1, покрив на 74 ОДЗ.

От началото на 2007 г. редовно, за всеки тримесечен период, "Летище София" ЕАД представя в Изпълнителната агенция по околна среда (ИАОС) към Министерство на околната среда и водите (МОСВ) отчети за акустичната обстановка в района на летище София. Тези отчети са част от обобщените отчети на ИАОС за шума в околната среда за гр. София и са публични, достъпни за всички граждани на електронната страница на агенцията.

В Таблица 2 са дадени разпределени по терминали месечните средноденонощни еквивалентни нива на шума L₂₄ (L_{DEN} общ) и нивата на фоновия шум (L_{DEN} фон) за 2007 година.

Таблица 3 Месечни средноденонощни нива на шума и фонови нива шума, регистрирани в терминалите на системата за мониторинг на авиационния шум от "Летище София" през 2007 г. dB(A)

200	57	1.,	uD	(A)	

Терминал		Еквивалентно ниво на шума L _{DEN}						
3a	Яну	уари	февруари		март			
мониторинг на шума	L _{DEN} общ	L _{den} фон	L _{DEN} общ	L _{DEN} фон	L _{DEN} общ	L _{DEN} фон		
W1	62,8	56	61,8	55,4	62,3	55,1		
W2	65,3	60,7	60,8	57,4	60,8	57,4		
W3	62,3	59,6	59,7	58	59,6	57,8		
W4	64,6	60	59,8	58	60,8	58,6		
Терминал		Еквивале	нтно ниво	на шума I	_{-DEN,} dB(A)	••••		

3

3a	Ап	оил	Ma	ıй	Юі	ни	
мониторинг	LDEN	L _{DEN}	L _{DEN}	L _{DEN}	L _{DEN}	L _{DEN}	
на шума	общ	фон	общ	фон	общ	фон	
W1	60,9	54,3	62,5	55,1	62,5	56,2	
W2	60,1	56,8	61,4	57,2	-	**	
W3	58,6	57,1	59,8	57,7	60,2	57,6	
W4	59	57,1	60	57,8	59,6	57,4	
Терминал		Еквивалеі	нтно ниво	на шума I	L _{DEN,} dB(A)		
38	Юли		Август		Септември		
мониторинг	LDEN	LDEN	L _{DEN}	LDEN	L _{DEN}	L _{DEN}	
на шума	общ	фон	общ	фон	общ	фон	
W1	62,3	57,4	62,2	56,7	62,8	56,4	
W2	-	-	-	-	-	-	
W3	58,8	56,8	61	57,6	-	-	
W4	59,1	57,1	60,8	58,1	60,1	57,6	
Терминал		Еквивалентно ниво на шума L _{DEN} , dB(A)					
3a	Окто	мври	Hoen	иври	Декември		
мониторинг	LDEN	L _{DEN}	LDEN	LDEN	LDEN	L _{DEN}	
на шума	общ	фон	общ	фон	общ	фон	
W1	63,4	57,4	62,2	56,7	61,6	56,4	
W4	61,1	58,6		-	-	-	

Източник: МТ – ГД "ГВА"

Фиг.2 илюстрира хода на месечните средноденонощни еквивалентни нива на шума L_{24} (L_{DEN} общ) в терминалите.



Фиг.2 Месечни средноденонощни нива на шума за 2007 г., dB(A)

Източник: МТ – ГД "ГВА"

Анализ на състоянието

Граничните стойности на показателите за шум в околната среда са регламентирани с Наредба N_2 6 от 26.06.2006 г. за показателите за шум в околната среда, отчитащи степента на дискомфорт през различните част на денонощието, граничните стойности на показателите за шум в околната среда, методите за оценка на стойностите на показателите за шум и на вредните ефекти от шума върху здравето на населението. По отношение на територии, подложени на въздействието на авиационен шум тези стойности са: Lден – 65 dB(A), Lвечер – 65 dB(A), Lнощ – 55 dB(A) и денонощното ниво L₂₄ (L_{DEN}) – малко над 66 dB(A). L₂₄ (L_{DEN}) се изчислява по формула, в която се отчитат конкретните гранични стойности за дневно, вечерно и нощно ниво на шума, като вечерното и нощното ниво са завишени с наказателни коефициенти съответно от 5 и 10 dB(A).

Резултатите от непрекъснатите измервания за 2007 г. показват, че денонощните 24часови еквивалентни нива на шума при наличие на полети са в границите на нормите, постановени от българското законодателство, с регистрирани стойности по-ниски от 66 dB(A).

Дневните 12-часови еквивалентни нива (07:00:00 – 18:59:59 ч.) са в интервала 57-62 dB(A).

Вечерните 4-часови еквивалентни нива (19:00:00 – 22:59:59 ч.) са в интервала 57-60 dB(A).

Нощните 8 часови еквивалентни нива (23:00:00 – 06:59:59 ч.) са в интервала 45 - 55 dB(A). В района на терминал W1, който се намира в границите на летищния комплекс са регистрирани нощни стойности и над 55 dB(A): 55 - 57 dB(A).

Прави впечатление, че върху акустичното състояние за територията на район "Подуяне" освен прелитащите въздухоплавателни средства, много силно влияние оказва и интензивния поток на движението по булевардите "Ботевградско шосе", "Владимир Вазов" и "Тодорини кукли". Това обяснява и по-близките стойности между еквивалентните нива на шум при наличие и без наличие на полети, регистрирани от терминали W3 и W4.

Мерки за намаляване на авиационния шум

С проекта за развитие, реконструкция и разширение на летище София, реализиран в периода 1999 г. – 2006 г. се изгради нова писта за излитане и кацане (ПИК), изместена на 210 м северно от старата писта (превърната в пътека за рулиране) и отдалечена от града чрез изместване на западния й праг за излитане и кацане с повече от 800 m на изток спрямо стария праг за излитане и кацане. Отдалечаването на новата писта от града на изток, както и изработването от ДП "РВД" на нови стандартни процедури за отлитане и кацане (SID и STAR) на летище София и промяната в самолетния парк, опериращ от/до летище София чувствително намалиха шума, създаван от излитащи и кацащи ВС над гъсто населените градски части, западно от летище София и подобриха акустичната обстановка в сравнение с времето когато се използваше старата ПИК.

Като член на Европейския съюз България спазва Европейската директива [2006/93/ЕС] по отношение на шума и гражданското въздухоплаване – от 01.01.2007 г. е забранено кацането на граждански дозвукови реактивни самолети, не отговарящи на шумовите характеристики, определени в Глава 3, Анекс 16, Том 1 на Конвенцията за гражданското въздухоплаване на ИКАО или т.нар. "шумни самолети". Всички ВС, регистрирани в РБългария отговарят на тези изисквания.

Съгласно европейските директиви [2002/30/ЕС] и [2002/49/ЕС] за установяване на нови правила и процедури свързани с шума, летищата се разграничават по следните категории:

- летища с по-малко от 50000 полета годишно не попадат под изискванията на директивата за ограничаване на шума и остават да бъдат оценявани от съответната страна;
- летища с повече от 50000 полета годишно трябва да се съобразят с изискванията на директивите.

Независимо от факта, че на летище София все още не се извършват 50000 полета годишно и то не попада под изискванията на европейската директива за предприемане на оперативни мерки за ограничаване на шума, към настоящия момент са въведени експлоатационни ограничения с цел да се намали ошумяването на гр. София, които са регламентирани в АИП – Република България, глава "Процедури за намаляване на самолетния шум на летище София".

Ограниченията при използване на пистата са разписани в АИП, т. LBSF AD 2.21.2 и са следните:

Излитане: RWY 27 (източен праг) се използва за излитане денем и нощем само когато:

а) силата и посоката на вятъра не позволява използването на RWY 09 (западен праг);

б) ръководителят на полети разреши това поради наситен трафик и при случаите, описани в т. 2.21.3 "Изключения".

Кацане: RWY 09 (западен праг) се използва за кацане денем и нощем само когато:

а) силата и посоката на вятъра не позволява използването на RWY 27;

б) ръководителят на полети разреши това поради наситен трафик и при случаите, описани в т. 2.21.3 "Изключения".

Забранява се провеждането на тренировъчни полети и планирането на редовни полети от и до летище София между 23:00 и 06:00 часа местно време.

Проведени мероприятия за подобряване на акустичното състояние на населените места в близост до летище София

Основните шумозащитни мероприятия, предприети от "Летище София" ЕАД и ГД "ГВА" към МТ произтичат от изпълнението на Решение по ОВОС № 20-5/2001 г. за проект "Реконструкция, развитие и разширение на летище София – Лот Б2. Нова пистова система, пътеки за рулиране и свързани с тях работи" и включват:

• определяне на Хигиенно-защитна зона (ХЗЗ) на летище София (през 2001 г.) на базата на хигиенните изисквания за здравна защита на селищната среда и нормите за пределно допустим шум в жилищни райони. Тя обхваща територия в рамките на шумов контур 60 dB(A) (еквивалентно ниво), изготвен въз основа на прогнозния трафик и очакваните типове самолети които ще използват новата писта на летище София през 2007 – 2008 г., след пускането й в експлоатация. Определен е и действителния брой наднормено ощумени граждани и жилищни обекти над санитарните норми. Квартал Враждебна попада извън границите на посочения контур.

• реализиране на Проект за шумозащита на населението, разположено на територията на X33, който включва следните етапи (индивидуални и групови мерки за защита от шума):

Индивидуалните мерки основно се състоят в подмяна на съществуващата дограма за жилищните постройки от X33 с нова дограма, с индекс на звукоизолация равен или поголям от 35 dB(A), която да осигури ниво на шум в помещенията на жилищните сгради в границите на пределно допустимите норми (L_{AEQ} =35 dB(A)):

- √ съществуващата дограма на 106 Основно училище "Григорий Цамблак", което се намира в X33 е сменена с нова алуминиева дограма с индекс на звукоизолация 42 dB(A) през лятото на 2004 г. (приблизителна стойност: 100 000 лева);
- √ съществуващата дограма на 230 къщи в кв. "В. Левски", западната част на X33 е сменена с нова алуминиева дограма с индекс на звукоизолация 35 dB(A) в периода ноември 2005 г. март 2006 г. (приблизителна стойност: 750 000 лева);
- √ подмяна на съществуващата дограма с нова РVС дограма на оставащите къщи в източния край на X33, кв. Нова Махала – Враждебна в края на 2008 г. (приблизителна стойност: 40 000 лв.);
- √ подмяна на дограмата и монтиране на климатици в Народно читалище "Неофит Бозвели" в кв. "В. Левски", намиращо се в непосредствена близост с X33 (дарение през 2007 г. в размер на 24 000 лв.).

Групова мярка за защита – проектиране и изпълнение на шумозащитен екран на илощадка за изпробване на авиационни двигатели. Площадката за изпробване на авиационни двигатели е разположена в западната част на летищния комплекс. Изпробването на самолетните двигатели на пълна мощност допълнително натоварва акустичната обстановка западно от летище София. С цел намаляване на това въздействие в периода февруари 2008 г. – януари 2009 г. се изгради шумозащитно съоръжение, което значително редуцира шума, създаван при техническите проби на двигателите върху намиращите се западно от летището квартали (приблизителна стойност: 6 000 000 лева).

• инсталиране на система за мониторинг на авиационния шум – системата осъществява непрекъснато регистриране на авиационния шум в района на и около летище София посредством 6 терминала, четири от които са разположени в западно направление, а два в източно. Системата проследява еквивалентните нива на шума в различните части от денонощието, както и максималните нива на шума, създаван от отделните типове самолети. Приблизителна стойност на системата: 500 000 лв.

Всички тези данни за нивата на шума в пунктовете за мониторинг, както и прилаганите мерки за намаляване на шума от летището, представят възможностите за защита на региона от шумовото въздействие и доказват, че има достатъчно технически и други превантивни мерки, които могат да се приложат за елиминиране (или намаляване до технологичния минимум) на въздействието на шума върху населението в района.

При това е важно да се определи и прогнозира какъв дял към общото шумово натоварване ще има от изграждането на трасето на магистралата, в близост до населените места.

Прогноза за нивата на шума при изпълнение на двата алтернативни варианта

От наличните данни, предоставени от МЗ, МОСВ, както и от МТ, става ясно, че найвисоки стойности на шума се установяват в близост до летището, и то с 5 до 10 dBA спрямо граничните стойности, въведени с Наредба № 6/2006 г. Няма данни за нивата на шума след взетите мерки за намаляването му, поради което не можем да оценим ефективността им. Въпреки това, съгласно изискванията на европейските директиви [2002/30/ЕС] и [2002/49/ЕС] за установяване на нови правила и процедури свързани с шума, летищата с помалко от 50000 полета годишно не попадат под изискванията на директивата за ограничаване на шума и остават да бъдат оценявани от съответната страна. При това извършването на мониторинг на шума, с вземането на ефективни мерки за намаляването му, са основните дейности, които могат да намалят шумовото въздействие върху населението в района.

Възможностите за обезшумяване на транспортни трасета в настоящето са толкова големи, че във всеки вариант на изграждане на магистралата не би трябвало да се очаква превишение на шумовите нива над съществуващите в момента. Достатъчно е да се вземат подходящи мерки за защита, свързани с:

Настилката на шосето

Строителните материали Височината спрямо най-близките жилищни сгради Наличието на защитни прегради с подходяща височина Озеленяване Качество на строителството на домовете

Дограми за прозорците и др.

В заключение следва да се подчертае, че при взети подходящи мерки за обезшумяване (на съответните места в непосредствена близост до сгради), двата варианта на трасето на ССТ могат да бъдат идентични по отношение на шумовото натоварване на селищната среда.

Изготвил:

Доц. д-р Мишел Израел



ул. Московска №33 РЕГИСТРАЦИОНЕН СТАТА 2000-560/6/08.12.2010

СТОЛИЧНА ОБЩИНА

София 1000,ул."Московска" №33, тел.номератор 9377 xxx; факс 981-06-53, www.sofia.bg/

(регистрационен индекс и дата)

制用可能的机合	$\langle \cdot \rangle$	1. C. C. C. S.	દકરાષુર પ	Rogume
---------	-------------------------	----------------	-----------	--------

ŝ٩	No.	9B0C	- 1HH2
13A.	1.4	and the second second second second second	LANDERS PROVIDE AND

08.12. 201 Or

ДО Г-ЖА НОНА КАРАДЖОВА МИНИСТЪР НА ОКОЛНАТА СТРЕДА И ВОДИТЕ

КЪМ ВАШ ВХ.№ ОВОС-1442/30.11.2010г.

ОТНОСНО: Обществено обсъждане на Доклад за ОВОС на Северна скоростна тангента, София, от км 0⁺⁰⁰⁰ до км 16⁺⁴⁶⁰ и постъпили становища, въпроси и възражения

УВАЖАЕМА Г-ЖО МИНИСТЪР,

Във връзка с приключване на процедурата по общественото обсъждане на Доклада за ОВОС на Северна скоростна тангента /ССТ/, София, км 0⁺⁰⁰⁰ до км 16⁺⁴⁶⁰ Ви уведомяваме следното:

В теста с горецитирания входящ номер е допусната техническа грешка като т.4 от стр.2 следва да се чете – Възраженията по трасета на ССТ и Доклад за ОВОС са разгледани с Протокол № ЕС-Г-101/16.11.2010г. на ОЕСУТ. На основание решението на ОЕСУТ е възложено изготвяне на вариант за корекция на трасето на ССТ в 4-ти участък – землището на кв. Враждебна.

ЙОРДАНКА ФАНДЪКОВА

КМЕТ НА СТОЛИЧНА ОБЩИНА





РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

ДÒ

Г-Н ЙОРДАНКА ФАНДЪКОВА КМЕТ НА СТОЛИЧНА ОБЩИНА

КОПИЕ:

АГЕНЦИЯ "ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА"

МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА, ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И СЪОБЩЕНИЯТА

НА ВАШ №70-00-560/4/30.11.2010г.

Относно: Процедура по ОВОС за инвестиционно предложение "Северна скоростна тангента на гр. София от км 0+000 до км 16+400"

УВАЖАЕМА ГОСПОЖО ФАНДЪКОВА,

От представеното от Вас становище след проведените срещи за обществено обсъждане по смисъла на чл.17, ал.5 от *Наредбата за условията и реда за извършване на ОВОС* (Наредбата за ОВОС) се изяснява, че Столична община, въз основа на възражение от жителите на кв. Враждебна, е приела разработването на допълнителен (алтернативен) вариант в част от IV- ти участък на трасето на ССТ (т.е. изместване на трасето на север от гробищния парк на кв. Враждебна). В тази връзка, на основание чл. 17, ал.6 от Наредбата за ОВОС следва да възложите допълване на доклада за ОВОС по отношение на допълнителния вариант на трасе и да организирате ново обществено обсъждане по реда на чл.17, ал. 1 от същата наредба.

Обръщаме Ви внимание, че за Вашето решение за разработване на алтернативен вариант в района на кв. Враждебна и в тази връзка допълване на доклада за ОВОС, е необходимо да уведомите писмено съответните засегнати общини/райони/кметства, както и МОСВ за срока, в който ще представите допълнението на доклада.

С уважение,

le

НОНА КАРАДЖОВА МИНИСТЪР

	"За министър:	
ha.	Заместник-министър: Е. Шанева	
	Заповел за заместване РА-ЛОЗУ [02, Л2, 4010]	•



София 1000, бул. "Мария Луиза" 22 Тел: 940 6279, Факс: +3592 9885316



СТОЛИЧНА ОБЩИНА



НАПРАВЛЕНИЕ "АРХИТЕКТУРА И ГРАДОУСТРОЙСТВО"

НАГ - София No: ИБК-70-00-821 07.10.2010 15.12.2010



Министерство на околната среда и водите Bill OBOC- 1442 Cooker 15.12. 201 D -

ДО

Г-ЖА НОНА КАРАДЖОВА

МИНИСТЪРА НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

OTHOCHO:

ОВОС на Северна скоростна тангента (ССТ) на гр.София от км 0⁺⁰⁰⁰ до км 16+400

Към Ваш Вх.№ ОВОС-1442/28.05.10г./06.08.10г.

Уважаема г-жо Министър,

На основание чл.17, ал.6 от Наредбата за условия и реда на извършване на оценка на въздействие върху околната среда и Възлагателно писмо на Гл. арх. на СО № ИКБ-92-00-48/29.11.2010г., приложено изпращаме Ви:

- 1. Доклад за оценка на въздействието върху околната среда на Северна скоростна танген-та, участък от км 0⁺⁰⁰⁰ до км 16⁺⁴⁰⁰ Изменение в участък 4 3 бр. папки
- 2. CD-R, съдържащ горепосочената информация 1 бр.
- Изменението се налага в резултат от проведените срещи на Гл.арх.на СО с жи-Забележка: тели на кв.Враждебна, след обявените по реда на чл.97 от ЗООС, чл.17, ал.1 и 2 от Наредбата за условия и реда за извършване на оценка на въздействие върху околната среда и чл.44, ал1, т.8 и ал.2 от Закона за местното самоуправление и местната администрация

ГЛАВЕН АРХИТЕКТ НА СТОЛИЧНА ОБЩИНА арх. Петър Диков



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

Изх.№ ОВОС-1442/ 03.04. 2011г.

ДО Г-Н ВАЛЕРИ ГЕОРГИЕВ И.Д. ДИРЕКТОР НА РИОСВ - ГР. СОФИЯ

Г-Н РУМЕН ПЕНКОВ ДИРЕКТОР НА БДУВ "ДУНАВСКИ РАЙОН" УЛ. "ЧАТАЛДЖА" № 60 5800 ГР. ПЛЕВЕН

ОТНОСНО: Процедура по оценка на въздействието върху околната среда (OBOC) за инвестиционно предложение за: "Северна скоростна тангента на гр. София от км 0+000 до км 16+400"

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ГЕОРГИЕВ, УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ПЕНКОВ,

Цитираната по-горе процедура е на етап - допълнение към доклада за ОВОС, възложено на основание чл. 17, ал.6 от *Наредбата за условията и реда за извършване на ОВОС* (Наредбата за ОВОС) и се отнася до изменение на IV- ти участък на трасето на предложението.

Приложено Ви предоставяме на електронен носител допълнението на доклада за OBOC. Моля в срок до **18.01.2011г.** за Вашето становище, като при необходимост, да предложите допълнително условия и мерки за този участък от ССТ, които да бъдат взети предвид при вземането на решение по OBOC.

Информираме Ви, че хартиен носител на доклада за ОВОС е на разположение в отдел "ОВОС и ЕО", стая 408 в сградата на МОСВ на ул. "У. Гладстон" №67.

Моля, да изпращате Вашите становища на хартия и по електронна поща на адрес: <u>eia401@moew.government.bg</u>. Лице за контакти: Катя Найденова, държ. експерт в отдел "ОВОС и ЕО", тел. 62-79.

Приложение: съгласно текста – 1 брой CD.

С уважение,

БОЙКО МАЛИНОВ ДИРЕКТОР НА ДИРЕКЦИЯ





РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

Изх. № ОВОС-1442/.04. 01.201..г.

ДО

Г-ЖА ЙОРДАНКА ФАНДЪКОВА КМЕТ НА СТОЛИЧНА ОБЩИНА

КОПИЕ:

АГЕНЦИЯ "ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА" РИОСВ - СОФИЯ БАСЕЙНОВА ДИРЕКЦИЯ "ДУНАВСКИ РАЙОН" РАЙОН КРЕМИКОВЦИ – СО

На Ваш №ИБК-70-00-821/15.12.2010г.

ОТНОСНО: Процедура по ОВОС за инвестиционно предложение "Северна скоростна тангента на гр. София от км 0+000 до км 16+400"

УВАЖАЕМА ГОСПОЖО ФАНДЪКОВА,

Във връзка с представеното от Вас допълнение към доклада за ОВОС на цитираното по-горе инвестиционно предложение, възложено на основание чл. 17, ал.6 от *Наредбата за условията и реда за извършване на ОВОС* (Наредбата за ОВОС) и отнасящо се до изменение на IV- ти участък на трасето на предложението, Ви уведомяваме за следващите действия, които е необходимо да предприемете:

На основание чл. 16 от Наредбата за ОВОС Министерството на околната среда и водите определя като засегнати Столична община (СО) и район Кремиковци към СО, с които възложителят да организира обществено обсъждане на допълнението на доклада за ОВОС.

За целите на общественото обсъждане и на основание чл. 15, ал. 1 и чл. 16 от горната наредба е необходимо да предприемете следните действия:

• да представите в Дирекция "Превантивна дейност" на МОСВ нетехническо резюме на допълнението на доклада за ОВОС;

• да представите по един екземпляр от допълнението на доклада и нетехническото резюме на Регионална инспекция по околна среда и води (РИОСВ) – София и район Кремиковци към СО;

• да осигурите обществен достъп до допълнението на доклада по ОВОС за срок от 30 дни преди началото на обсъждането и място за предоставяне на писмени становища;

• да организирате съвместно с район Кремиковци към СО среща/срещи за обществено обсъждане. Мястото, датата и часът за провеждане на срещата/срещите да бъдат оповестени чрез средствата за масово осведомяване или по друг подходящ начин, най-



малко 30 дни преди насрочената дата, с обява по образец по Приложение № 3 от Наредбата за условията ѝ реда за извършване на ОВОС.

Копие от обявата или друг документ, удостоверяващ оповестяването, както и писмени доказателства за съгласието на район Кремиковци към СО относно датата/датите и часа на срещата/срещите за обществено обсъждане следва да представите в Дирекция "Превантивна дейност" на МОСВ, **в срок 7 дни след това**.

С УВАЖЕНИЕ, ЕВДОКИЯ МАНЕВА ЗАМ. МИНИСТЪР



София 1000, бул. "Мария Луиза" 22 Тел: 940 6279, Факс: +3592 988 53 16

Edited by Foxit PDF Editor Copyright (c) by Foxit Corporation, 2003 - 2010

Виена Реал Ест	ЕЙТ ЕООД	For Evaluation Only.
	P	
Изх. кср. № <u>00110</u> Дата: <u>17.01 2011 г.</u> О 1	ло: Приедо: 1	Г-жа Йорданка Фандъкова Кмет на столична община 1000 София, ул. "Московска" 33 Г-жа Евдокия Манова Заместник-Министър, МОСВ 1000 София, бул. "Мария Луиза" 22
	УВЕД	ІОМЛЕНИЕ

Виена Реал Естейт ЕООД, град София – 1510, улица "Резбарска" № 5, OT: представлявано от Управителя Пламен Митев, в качеството си на собственик на имот: 193162, с. Враждебна, м. Могилите, ЕКАТТЕ 99136, Столичен район

ОТНОСНО: Оттегляне на възражение срещу Доклад за оценка на въздействието върху околната среда към проект за Северна скоростна тангента, София, Участък от Километър 0+000 до Км 16+460. Внесено на 24 Септември, 2010 г. с вх. номер 2600-652 (1) във връзка с ГР 90-00-18

Уважаема Г-жо Кмет,

В резултат на уверенията и гаранциите, които получихме от Столичната общинска администрация в лицето на Г-н Андрей Иванов – Председател на Столичен Общински Съвет, Арх. Петър Диков – Главен архитект на град София, и Инж. Петър Терзиев – Директор на ОП "Софпроект – ОГП", че при разработването на техническия проект за Северна скоростна тангента ще бъдат отстранени слабостите от идейния проект и ще бъде осигурен функционален достъп и връзка на засегнатите имоти с основните пътни артерии в съседство, както и че в разумни срокове ще бъде изработен Подробен Устройствен План за засегнатата територия, Ви уведомявам с настоящото, че:

ОТТЕГЛЯМЕ възражението си срещу Доклад за Оценка на въздействието върху околната среда към проект за Северна скоростна тангента, София, Участък от Километър 0+000 до Км 16+460, внесено на 24 Септември, 2010 г. с вх. номер

Оценяваме високо проявеното към настоящия момент от Ваша страна съдействие!

С уважение, Пламен Митен – Управитен

Уведомление за оттегляне на Възражение



СТОЛИЧНА ОБЩИНА РАЙОН "КРЕМИКОВЦИ"

София, кв.Ботунец, п.к. 1870, тел.994 54 91, факс 994 52 57; e-mail: sokre@abv.bg

До Кмета на Столична Община Г-жа Йорданка ФАНДЪКОВА ул. Московска 33 1000 София

0400-30 /19.01 20111.

Уважаема г-жо Фандъкова,

Уведомяваме Ви, че за предвиденото обществено обсъждане на "Допълнението към Доклада за ОВОС на Северна скоростна тангента - София, изменение на участък 4", което ще се проведе на 10.02.2011 г. от 18.00ч., е осигурена залата на читалище "Св.Св. Кирил и Методий", ул. "8-ма" № 47 в кв. Враждебна, гр. София.

> С уважение: Главен Архитект : на р-н "Кремиковци" /арх. М. Кафеджиян

XH



Министерство на околната среда и водите

Bx. №	DB00 - 144	12
София	19.04	

СТОЛИЧНА ОБЩИНА



НАПРАВЛЕНИЕ "АРХИТЕКТУРА И ГРАДОУСТРОЙСТВО"

НАГ - София No: ИБК-70-00-821 07.10.2010 19.01.2011



ДО

ДИРЕКЦИЯ "ПРЕВАНТИВНИ ДЕЙНОСТИ" МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ БУЛ. "МАРИЯ ЛУИЗА" №22 СОФИЯ - 1000

<u>Относно</u>: Допълнение към Доклада за ОВОС на Северна скоростна тангента, гр. София (от km 0+⁰⁰⁰ km 16+⁴⁶⁰) – изменение на участък 4

Уважаеми г-жо/г-не,

В отговор на писмо на г-жа Евдокия Манева – Зам. министър на околната среда и водите с изх. № ОВОС-1442/04.01.11г., приложено изпращаме Ви:

- 1. Допълнение към ДОВОС на ССТ, изменение на участък 4 нетехническо резюме 1 бр.;
- 2. CD-R, съдържащ нетехническото резюме 1 бр.;
- 3. Копие от обявата за общественото обсъждане на Допълнението към ДОВОС, публикувана в бр.6457 от петък, 07 януари 2011г. на в-к "Стандарт";
- 4. Писмо за съгласие от арх. М. Кафеджиян Гл. архитект на р-н Кремиковци СО





<u>СТОЛИЧНА ОБЩИНА</u> София 1000,ул."Московска" №33, тел.номератор 9377 ххх; факс 981-06-53, <u>www.sofia.bq/</u>

7000-560 (14) 21 2 2011

(регистрационен индекс и дата)

Министиерство на околнаста соеда и водите BX ME OBOR - 1442 COOPLIN 21.02,

ДО Г-ЖА НОНА КАРАДЖОВА МИНИСТЪР НА ОКОЛНАТА СТРЕДА И ВОДИТЕ

HORE-KOU MARTING

КЪМ ВАШ ВХ.№ ОВОС-1442/30.11.2010г.

ОТНОСНО: Обществено обсъждане на Допълнението към Доклад за ОВОС на Северна скоростна тангента (ССТ), София, от км 0⁺⁰⁰⁰ до км 16⁺⁴⁶⁰ – изменение на участък 4

УВАЖАЕМА Г-ЖО МИНИСТЪР,

Уведомявам Ви, че с общественото обсъждане на Допълнение към ДОВОС на ССТ, изменение на участък 4, състояло се на 10.02.2011г. от 1800 часа в залата на читалище "Св. Св. Кирил и Методий" - кв. "Враждебна", процедурата по обществени обсъждания на ДОВОС на ССТ, съгласно Заповед РД-09-01-302/20.09.2010г. на Кмета на Столична община, приключва.

Приложено изпращаме Ви копие от протокола на последното обществено обсъждане. В процеса на обсъждането нямаше възражения от страна на присъстващите към Допълнението на Доклада за ОВОС на ССТ – изменение на участък 4.

Приложение:

- 1. Протокол от обществено обсъждане 1 бр. оригинал;
- 2. Списък на присъствалите на общественото обсъждане 1 бр. копие

ЙОРДАНКА ФАНДЪКОВА

КМЕТ НА СТОЛИЧНА ОБЩИНА



протокол

от

Обществено обсъждане на Допълнение към Доклада за Оценка на въздействието върху околната среда (ДОВОС) за инвестиционно предложение на Столична Община: Северна Скоростна Тангента(от км. 0+000 до км. 16+460), гр.Софияизменение на участък 4

Днес 10.02.2011 г., в читалище "Св.Св. Кирил и Методи", кв. Враждебна, СОрайон "Кремиковци", в съответствие със Заповед № РД-09-01-302/20.09.2010г. на г-жа Йорданка Фандъкова – Кмет Столична Община и Заповед № РД 09 01 003 от 10. 02 . 2011 на кмета на р-н Кремиковци, се проведе обществено обсъждане на Допълнение към Доклад за ОВОС на инвестиционно предложение на Столична община: "Северна скоростна тангента, гр. София (от км. 0+000 до км. 16+460)"-изменение на участък 4. Графичен материал с трасето на Северна Скоростна Тангента (ССТ), беше закачен на стената в залата.

В 18.00ч - арх. Кафеджиян, в качеството си на Гл.архитект на район "Кремиковци", представи арх.Първанов-за водещ на общественото обсъждане и г-жа Елена Михайлова-за протоколчик.

Арх. Иван Първанов откри обсъждането, съобщи нормативните актове и заповеди, на основание на които се провежда общественото обсъждане, както и присъстващите лица от НАГ, Столична Община, Областна управа на област Софияград, районната администрация, екипа, изготвил Допълнението към Доклада за ОВОС и проектантите на ССТ от "ВИА ПЛАН".

Думата бе дадена на проф. арх. Троева, която представи подробно Допълнението към Доклада за ОВОС, като анализира разликите във въздействието на изместваното в северна посока от кв.Враждебна трасе на ССТ (зад гробищния парк), спрямо първоначалния вариант, върху климата, атмосферния въздух, почви и земи, ландшафт, растителност и животински свят геофизични и психологични фактори.

Инж. Пенева от "ВИА ПЛАН" - автор на комуникационния проект – представи варианта на изместването в северна посока на трасето на ССТ, техническите характеристики на проекта и ги съпостави с параметрите на първоначалния вариант.

Арх Първанов даде думата на присъстващите в залата граждани за въпроси по така представеното Допълнение към Доклада за ОВОС на ССТ – изменение на участък 4.

Г-н Стефан Божилов- Одобрен ли е новия парцеларен план на трасето? Отговор на арх. П. Диков-Гл.архитект на Столична Община - След провеждане на общественото обсъждане, проектът ще бъде внесен за приемане от Столичен Общински Съвет.

Г-жа Ангелова- Направена ли е оценката на земите, засегнати от плана? Отговор на арх. П. Диков-Гл. архитект на Столична Община - Оценка на земите, подлежащи на отчуждаване, се провежда след приемане на парцеларния план.

Г-н Петър Шарков- Ще се обезценят ли земите около тангентата? Отговор на арх. П. Диков-Гл.архитект на София - Няма да има нито обезценяване, нито поскъпване на земите около тангентата.

Г-н Георгиев - Предвидена ли е шумозащита? Отговор на инж. Пенева - Техническите параметри на шумозащитната височина варира, но средно е 3,5 м.

В дискусията по Допълнението на ДОВОД се изказаха предпочитания на изместването в северна посока трасе, което намалява въздействието върху кв.Враждебна.

Проф.арх. Троева поясни, че в изместването в северна посока на трасето на ССТ в участък 4 е над 600 м.

Изказана бе удовлетвореност от г-н Петър Стоянов за увеличената дистанция между северната граница на жилищните квартали на кв.Враждебна във варианта с изместено трасе на ССТ.

На общественото обсъждане присъстваха представители:

От Областна управа област София-град	\mathcal{A}
1. Тодор Атанасов Георгиев - н-к отдел РРТУ	- XHM
От НАГ-СО	/подпис/
1. Арх. Петър Диков - Гл. арх. на СО	1177
От Дирекция "Управление на отпадъците"-СО	M
1. Росина Атанасова Атанасова – старши експер	т АСТ
2. Ива Ваньова Митева - младши експерт	/подпис/
От РИОСВ София	
1. Ралица Велинова	- PP,

/подпис/

От район Кремиковци СО
1. Мартин Кафеджиян - главен архитект
2. Карабельова – главен специалист кметство Враждебна
Лодпис/Л
Рьководител
Обществено обсъждане:...Ларх.Иван Първанов/ /Елена Михайлова/

Гр. София 10.02.2011г.

Edited by Foxit PDF Editor opyright (c) by Foxit Corporation, 2003 - 2010 For Evaluation Only. CTHCBK HA MPHCZCITIBELLI WITTO HE OBLY ACTISCHO OBCTHADITE 152 FOTTBAKENUE KEM TOKACA SA OBOC HE CEREPORTE CUOPONTE Matterne CECTOSNOCO He 10,02.20117 OT 1800 y quitanuite CBCB Kupun 4 LET OF U" KB. BPEHILEBRIG WATTHC The PANIENUA Nnopo MESIT MORBERTOR MBERHOR Becenuta Miceta Tripoeta 2 5 MAJOTHE COBATTEC KAdentusa 4 Mazgennitea Brassilia Stela Mapzapura Henreba Mongemks 5. 6. Vocing Anasacola franciolía CO UGA ¥. BAH1606A-HERYU PARticke Attive 89 Temis Mujande (mo)ital 10 Cha con Barnet SUMLIDE MANONALS AUTEROS BORCHA Sapablico yberahis unn 11 12 13 Churce Payo yeb 14 Junath Chaleure Pagolle (euro 15 Opounder Mb arouch Bronnessel 16 Croguka Triuroba 5 an jolr 17 Uneb Munch 110520 Inatra Yberatoba Canajoba Стефанова Teme 6. Kankh r D CTUSH BACURED JUMIN 21

UB-Foxit PDF Editor 111090M 4003 Foxit Corporation, 2003 - 2010 Ubartina Dennerors - 10 Land, Bargeda Panuka BenneHOBE -23 24 FIST HUTGONOGY UNAYJORY YH. I. NE L 25. Payma Poly 26 Benemo Quunimpe 6. Tionepal lh i 27. MUNGA huronde UN JU YUKOG upp 3 spakp [58 18 Mitter Slopmen Cra 19 30 SIPARM Scoptule Julanse Current boruca both Una 31 requi 32 33 BOLOWER BERGE Amob yn Y N27 Kmegerk 34 35 Kornen Stoppob Cnonneed y 14 NI Kociagy+ Dimuipot 39philos ya 36. 15 Meitop Duminob Bacune yn. 2 37. Lon 38 Arcitach Report And M. Da Kolip BQ ALEB AHT INCOL \$TO GALAO X Mo 5 ds ALLETO 41. 190' Crogritzo Kocroguito Muitrol 192 bopionales Xouoroba Chirochal regatives Q 3 Q14 Cepaq. a.M. 45 Togop Iphrattob lunattob gc Must Whatoh Unuel 好 MMMKO Maparlos Majouttob Aamena Meruoba Man Lo Grag Hola 19 Millie a hopzattoba lapasentoba 50 mm. Ners XMars & Konega-Gostob 5 BARENN Acenolo Deansolp 52' MANSEN Nagend Hoping *bb* 54 Julio low b. Adrenof

Edited by Foxit PDF Editor 55 A tanac Spino pol y Foxit Corporation, 2003 - 2010 valuation Only. Mousap Mousido 56 Munch 57 Cumeen Conoshol Makes T& Murpo Q. CFO. MM RD 60 Buegnes 61 Herama Tienspol au gapol 62 Manuesa Toop. Hugherla Bac; 09 64. Kpacull pg JOHO 65 Marra Rocio aguniba 66 BORONEUN Trongaudo Gim 67 HUROAUHE KPECicanola 68 Dunity Uba Hol 69 Em Hecropola El Jo Houronul Brogola Cnoolio H. Bragnnup Medipolo Cnoole de 72 fman ülpgand koctagavor fo 73. Нора Панапотова Костадинива С 1 approved 25 Hullow Boyer 76 Greefun Brotpunel 7 Xopo Teopzhek Bapso c oputa
СТОЛИЧНА ОБЩИНА



НАПРАВЛЕНИЕ "АРХИТЕКТУР А И ГРАДОУСТРОЙСТВО"

НАГ - София No: ИБК-70-00-821 07.10.2010 22.03.2011



ДО МИНИСТЕРСТВОТО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ ДИРЕКЦИЯ "ПРЕВАНТИВНА ДЕЙНОСТ" ОТДЕЛ "ОВОС И ЕО"

на полагративо на околнава среда и водите 080C-1492 22.03.

ОТНОСНО: ОБЕКТ "СЕВЕРНА СКОРОСТНА ТАНГЕНТ А"от км 0+00 до км 16+400 (идентичен с км 16+540)

На основание предвижданията на Изменението на общия устройствен план на Столична община и сключено споразумение с Агенция "Пътна инфраструктура" е изработен Доклад за оценка въздействието върху околната среда на обект Северна скоростна тангента от км. 0+00 до км 16+540, за който е проведена процедура по обществено обсъждане. Със заповед NQ 167 /15.03.2011 г на Министъра на околната среда и водите е насрочено заседание на ВЕЕС за разглеждане на Доклад за ОВОС на инвестиционното предложние за "Северна скоростна тангента, гр. София от км. 0+00 до км. 16 + 460". При провеждане на общественото обсъждане на обекта в район Кремиковци са постъпили възражения с конкретни предложения живущите на кв. Враждебна за промяна на трасето на участък 4. Същите възражения са уважени и е извършено препроектиране на участък 4 във всичките му фази (деен проект, ДОВОС и парцеларен план), в резултат на което трасето се получило удължаване и първоначално обявения краен километраж 16 + 400 е окончателно 16+540. Моля при издаване на решението по ОВОС да се има предвид горепосочената промяна, като в документа се изпише обект "Северна скорост на тангента, гр. София от км. 0+00 до км. 16 + 540".

Edited by Foxit PDF Editor Copyright (c) by Foxit Corporation, 2003 - 2010 For Evaluation Only.

Обект "Северна скоростна тангента", съгласно предвижданията на Общия устройствен план и неговото изменение, одобрено с решение на MC NQ960 от 16.12.2009 г, е част от бъдещия пръстен на републиканската пътна мрежа, свързващ АМ "Люлин" с АМ "Хемус" и АМ Тракия, както и част от бъдещата първостепенна пътна връзка София - Калотина. За Направлението АМ Тракия - Калотина България ще кандидатства за получаване на средства по оперативна програма "Транспорт" 2009-2013, които поради липса на проектна готовност няма да бъдат усвоени по първоначално заявените цели, като преговорите с Европейската комисия за започнали. За обекта има изготвени идейни проекти, приети от експертния съвет на Агенция "Пътна инфраструктура" и които ще бъдат основание за незабавно възлагане по реда на ЗОП на изготвяне технически проекти и строителство. Процедурата по реда на чл. 129, алЗ и 4 от Закона за устройство на територията е в ход, като се очаква назначаване на Национален ексертен съвет за одбряване на парцеларния план, след получаване на решението по ОВОС. Както е видно от изложеното, е решението по ОВОС на обект "Северна скоростна тангента, гр. София от км. 0+00 до км. 16 + 540" е част от изискващата се документация по почти по всички фази и процедурата по получаване на средствата по ОП Транспорт на ЕК. При закъснение на получаването на решението по ОВОС и неговото прилагане, възможностите за използване средства от ОП Транспрт 2009-2013 за Северна скоростна тангента ще отпаднат, с което може да се засегне особено важен обществен и държавен интерес.

Поради изложеното тук по-горе, Ви моля при вземане на решение по ОВОС за обект "Северна скоростна тангента, гр. София от км. 0+00 до км. 16 + 540" да допуснете неговото предварително изпълнение на основание чл. 60, ал. 1 от АПК.

ПРИЛОЖЕНИЕ:

1. Становище на експертите изготвили ДОВОС на Северна скоростна тангента от km 0+⁰⁰⁰ km 16+⁴⁶⁰ гр. София

С уважение и надежда за ползотворно сътрудничество.

очие "Ас ГЛАВЕН АКХИТЕКТ НА СТОЛИЧНА ОБЩИН арх. Петър Диков

СТАНОВИЩЕ

на експертите изготвили ДОВОС на Северна скоростна тангента от km 0+⁰⁰⁰ km 16+⁴⁶⁰ гр. София

Относно: Забележки в писмо на МОСВ изх. № ОВОС-1442/21.02.2011 г.

По точка 1. Раздел Атмосферен въздух

1.1. "Модул Дифузия"

Прилагаме коригиран и допълнен текст за модул Дифузии", изготвен от от н.с. д-р Нели Громкова, с направените изчисления с помощта на програмен продукт **TRAFFIC ORACLE** по приетата от МОСВ методика за участъка, в който трасето преминава в близост до жилищни територии..

1.1.1. Годишни концентрации

<u>Входни данни</u>





- Входни параметри на модела областта, за която се пресмята замърсяването е 5 200х3 800m (26 стъпки в посока Запад-Изток и 19 стъпки в посока Север-Юг, всяка по 200 m);
- Метеорология за целите на изследването е използвана розата на вятъра за 2008г. от летище София – Фиг. 1.1.1-1.

 Параметри на източника - необходимите параметри за всеки отделен източник са: <u>X₁</u>, <u>Y₁</u>, <u>X₂</u> и <u>Y₂</u> координатите на началото и края на сегмента [m]; <u>ширината</u> на пътя[m] и <u>емисията</u> [g.m⁻¹.s⁻¹)], с обем на трафика за 2010 г. за участък 4 и от измерения за 2007 г. трафик по бул. Ботевградско шосе - Таблица 1.1.1-2.

Тъй като е използвана годишна роза на вятъра, изолиниите на очакваните концентрации се сравняват със стойностите на годишните норми.

<u>Резултати</u>

В *Таблица 1.1.1-1* са показани очакваните годишни максимални концентрации за замърсителите, за които по Българското законодателство има средногодишни норми (СГН).

Замърсител	NOx	C ₆ H ₆	Ф ПЧ₁₀	Pb	Cd
СГН [mg/m ³]	0.04	0.005	0.04	0.0005	0.000005
Законодателство		Наредба I	№ 12/2010		Наредба № 11/2007
участък 4 на ССТ - основно т	pace				
Максимална концентрация [mg/m ³]	0.04092	0.00019	0.00181	0.000008	0.0000007
участък 4 на ССТ - алтернати	ивно трасе				
Максимална концентрация [mg/m ³]	0.03142	0.00015	0.00139	0.000006	0.00000005
бул. Ботевградско шосе					
Максимална концентрация [mg/m³]	0.58843	0.00758	0.02127	0.000065	0.0000060

Таблица 1.1.1-1 Годишни концентрации от автомобилен транспорт

Както се вижда от горната таблица, за участък 4 на ССТ (основно и алтернативно трасе) няма замърсяване с концентрации над средногодишните норми (СГН) за човешкото здраве за съответните замърсители.

Транспортният поток по бул. Ботевградско шосе, обаче, причинява замърсяване над нормите за азотни оксиди и бензен - стойностите в **червено**.

На *Фиг. 1.1.1-2* е показано средногодишното поле на замърсяване с азотни оксиди от бул. Ботевградско шосе.



Фиг. 1.1.1-2 Годишно замърсяване с азотни оксиди.

Областите, защриховани в червено са с концентрации <u>над</u> СГН от 0.04 mg/m³ за азотни оксиди. Максималната получена концентрация, дадена в *Таблица 1.1.1-1* е отбелязана с червено кръстче.

На *Фиг. 1.1.1-3* е показано средногодишното поле на замърсяване с бензен от бул. Ботевградско шосе. Областта, заградена в червено има концентрация <u>над</u> СГН за бензен от 0.005 mg/m³. Максималната получена концентрация, дадена в *Таблица 1.1.1-1* е отбелязана с червено кръстче.



Фиг. 1.1.1-3 Годишно замърсяване с бензен.

За пълнота на изследването на *Фиг. 1.1.1-4* и *Фиг. 1.1.1-5* са показани приземните полета на замърсяване с азотни оксиди за двете трасета на участък 4 от ССТ, като максималните получени концентрации, дадени в *Таблица 1.1.1-1* са отбелязана с червено кръстче, но са **под** СГН от 0.04 mg/m³ за азотни оксиди.



Фиг. 1.1.1-4 Годишно замърсяване с азотни оксиди от основно трасе на ССТ.



Фиг. 1.1.1-5 Годишно замърсяване с азотни оксиди от алтернатива на ССТ.

1.1.2. Максимални еднократни концентрации

Важна характеристика е и максималното възможно замърсяване, което може да се получи при зададени източници, като се определят както максималната стойност на замърсяването, така и метеорологичните условия, при които то се получава. Това е и единствената характеристика на замърсяването, която може да се получи в случай, че изобщо липсват метеорологични данни за даден район. При вариране на набор от метеорологични параметри (*Таблица 4*) – скорост на вятъра за всяка една от 8^{-те} стандартни посоки и класа устойчивост (*A – силна неустойчивост, B – умерена неустойчивост, С – слаба неустойчивост, D – неутрална стратификация, E – слаба устойчивост* и *F – умерена устойчивост*), се пресмята полето на замърсяването, за да се определи неговата максимална стойност при съответните метеорологични параметри и посока на вятъра.

Скорост на вятъра [m/s]	Клас устойчивост
1	Α, Β
2.5	B,C,E
4	B, C, D, E
5.5	C , D
7	D

Таблица	1.1	.2-1
---------	-----	------

<u>Входни данни</u>

- Входни параметри на модела областта, за която се пресмята замърсяването е 5 200х3 800m (26 стъпки в посока Запад-Изток и 19 стъпки в посока Север-Юг, всяка по 200 m);
- Метеорология в програмния код на продукта е заложен наборът на метеорологичните параметри, които покриват диапазона на възможните вариации на скоростта на вятъра и съответните им класове устойчивост -Таблица 1.1.2.2-1.
- Параметри на източника необходимите параметри за всеки отделен източник са: <u>X₁, Y₁, X₂ и Y₂ координатите на началото и края на сегмента [m]; ширината на пътя[m] и <u>емисията</u> [g.m⁻¹.s⁻¹)], с обем на трафика за 2010 г. за участък 4 и от измерения за 2007г. трафик по бул. Ботевградско шосе - Таблица 1.1.1-2.</u>

<u>Резултати</u>

В *Таблица* 1.1.2-1 са показани очакваните максимални еднократни максимални концентрации за замърсителите, за които по Българското законодателство има средно часови норми (СЧН).

Замърсител	NO _X	N₂O	CO	NH ₃
CFH [mg/m ³]	0.2	0.2	10	0.25
Законодателство	H	аредба № 12/201	0	Наредба № 14/1997
участък 4 на ССТ - основно	трасе при: скор клас	ост на вятъра 2. устойчивост =Е	5 m/s; посока 90'	^у И
Максимална концентрация [mg/m³]	0.01826	0.00092	0.08914	0.00158
участък 4 на ССТ - алтерна	тивно трасе при	скорост на вятл клас устойчиво	ьра 2.5 m/s; посо ост =Е	ока 135° и

Таблица 1.1.2-1 Максимални еднократни концентрации от автомобилен транспорт

Edited by Foxit PDF Editor Copyright (c) by Foxit Corporation, 2003 - 2010 For Evaluation Only.

Замърсител	NO _X	N₂O	СО	NH ₃
СГН [mg/m ³]	0.2	0.2	10	0.25
Законодателство	ŀ	Чаредба № 12/201	0	Наредба № 14/1997
Максимална концентрация [mg/m³]	0.00913	0.00046	0.04458	0.00079
бул. Ботевградско шосе	при: скорост на в клас устойчі	ятъра 2.5 m/s; по ивост =Е	сока 270° и	
Максимална концентрация [mg/m ³]	0.18044	0.00284	0.78000	0.00578

Съгласно Наредба № 14/1997:

Максимално еднократната ПДК_{МЕК} за <u>амоняк</u> (NH₃) е 0.25 mg/m³. Долен оценичен праг на миризмата му е 0.03mg/m³ (0.04ppm), а горния – 38mg/m³ (53ppm), като последната концентрация във въздуха може да се усети от всеки.

Съгласно Наредба № 12/2010 г.:

- средногодишната норма (СГН) за <u>азотни оксиди</u> (NO_x и NO₂) е 0.2mg/m³. Средногодишният долен оценъчен праг (ДОП) за опазване на човешкото здраве е 50% от СГН или 0.1 mg/m³.
- СГН за въглероден оксид (СО) е 10mg/m³ осреднена за осем часа. Долният оценъчен праг (ДОП) за опазване на човешкото здраве е 5 mg/m³.

Както се вижда от горната таблица, за участък 4 на ССТ (основно и алтернативно трасе) няма замърсяване с концентрации над средночасовите норми (СЧН) за човешкото здраве за съответните замърсители.

1.2. Корекции на концентрации на вредни вещества в съотвествие с променени в действащото законодателство норми и допуснати фактически грешки – от стр. 146 до стр.153

	Замърсител	NOx	C ₆ H ₆	Cd	Pb	ФПЧ ₁₀
	СГН [mg/m ³]	0.04**	0.005 **	0.000005*	0.0005 **	0.04**
	Год. ДОП [mg/m ³]	0.026**	0.002 ***	0.000002*	0.00025 **	0.02**
ССТ – М35						
	CCT_1	0.334742	0.00159	5.47E-07	6.76E-05	0.014851
Максимална годишна	CCT_2	0.010082	0.00005	1.65E-08	2.04E-06	0.000448
концентрация [mg/m³]	ССТ_3	0.115832	0.00055	1.90E-07	2.34E-05	0.005139
	CCT_4	0.007797	0.00004	1.28E-08	1.57E-06	0.000345 [.]
СОП - Г12						
	СОП_1	0.066325	0.00044	1.27E-07	1.57E-05	0.002351
Максимална годишна концентрация [mg/m ³]	СОП_2	0.035452	0.00024	6.80E-08	8.41E-06	0.001255
	СОП_3	0.080772	0.00054	1.55E-07	1.92E-05	0.002863
СОП – Г35						
	СОП_1	0.051009	0.00015	8.37E-08	1.03E-05	0.002262
Максимална годишна концентрация [mg/m]	СОП_2	0.044191	0.00021	7.24E-08	8.95E-06	0.001961
	СОП_3	0.056025	0.00027	9.17E-08	1.13E-05	0.002486

* Наредба № 11/2007 – Норми за арсен, кадмий, никел и полициклични ароматни въглеводороди в атмосферния въздух на населените места.

** Наредба № 12/2010. – Норми за серен диоксид, азотен диоксид, фини прахови частици, олово бензен, въглероден оксид и озон в атмосферния въздух.

Съгласно Наредба № 12/2010 г.:

- средногодишната норма (СГН) за <u>азотни оксиди</u> (NO_x) е 0.04mg/m³. Средногодишният долен оценъчен праг (ДОП) за опазване на човешкото здраве е 65% от ПДК или 0.026 mg/m³.
- СГН за фини прахови частици (ФПЧ₁₀) е 0.04mg/m³. Средногодишният долен оценъчен праг (ДОП) за опазване на човешкото здраве е 0.02 mg/m³.
- СГН за олово (Pb) е 0.0005mg/m³. Средногодишният долен оценъчен праг (ДОП) за опазване на човешкото здраве е 0.00025 mg/m³;
- СГН за бензен (С₆Н₆) е 0.005mg/m³. Средногодишният долен оценъчен праг (ДОП) за опазване на човешкото здраве е 0.002 mg/m³

Съгласно Наредба № 11/2007 средногодишната норма (СГН) за кадмий (**Cd**) е 0.000005mg/m³, а средногодишният долен оценъчен праг (ДОП) за опазване на човешкото здраве е 0.000002 mg/m³

Както се вижда от *Таблица 4.1.2.2-4*, само азотните оксиди надвишават както СГН (стойностите в червено), така и годишните ДОП - стойностите в лилаво. Превишенията силно зависят от прогнозните обеми на движение на превозните средства по отделните участъци от двете северни транспортни артерии – ССТ и СОП и местоположението им е на самото трасе на съоръжението.

4.1.2.2.2 Годишни концентрации на банкета

За да се идентифицира и определи безопасното разстояние около трасето на Северната скоростна тангента на разстояния 0, 5, 10, 20 и 50m от двете страни на пътното платно, съобразно ширината му, за всеки изследван участък са добавени по около 300÷600 точки (рецептори), в които се следи концентрацията по отделните замърсители.

В *Таблица 4.1.2.2-5* са показани максималните и осреднените годишни концентрации в тези точки, за съответните замърсители. От таблицата се вижда, че средногодишно само максималните концентрации (в определена точка) за азотни оксиди превишават СГН най много до 20 метра. Осреднените концентрации по всички рецептори превишават ДОП само на разстояние най-много до 10m от трасето.

За нагледност на *Фиг. 4.1.2.2-1* е показана диаграма на намаление на максималните концентрации на азотни оксиди за разстоянията от 0 до 50m. От фигурата се вижда, че след 20 m концентрацията е под СГН за азотни оксиди, която е 0.04 mg/m³. Следователно, сервитутът на Северната скоростна тангента не трябва да е под 20m.

В *Таблица 4.1.2.2-6* са показани максималните и осреднените годишни концентрации в рецепторите около Северния околовръстен път (СОП) за габарит Г12. Анализът на оптималното разстояние е показан на *Фиг. 4.1.2.2-2*. Това е вариантът, при който Северна скоростна тангента не е построена, пътят е с габарит Г12 и целия автомобилен поток (европейски коридор X) минава по северната дъга СОП. За участъка km 5+000÷8+500 максималните концентрации падат по СГН за азотни оксиди чак на разстояние 50m от активното за движение платно.

В *Таблица 4.1.2.2-7* са показани максималните и осреднените годишни концентрации в рецепторите около Северния околовръстен път (СОП) за габарит ГЗ5. Това е вариантът, при който Северна скоростна тангента е построена и поема 40% от целия автомобилен поток по коридор X, а околовръстния път е с магистрален габарит ГЗ5. Анализът на оптималното разстояние е показан на *Фиг. 4.1.2.2-3*. Сервитутът на съоръжението не трябва да е под 30m.

0.0003488 0.0005363 0.0005805 0.0001965 0.0007918 0.0003154 0.0001369 0.0000827 0.0031611 0.0010486 0.0005380 0.0001969 средна ФПЧ₁₀ 0.04 0.02 максимална 0.0003712 0.0008573 0.0004940 0.0006153 0.0261726 0.0016408 0.0009111 0.0005059 0.0017296 0.0002064 0.0017111 0.0009385 0.0000016 0.000000 0.0000026 0.0000025 0.0000144 0.0000048 6.24E-07 1.44E-06 3.61E-06 2.45E-06 8.97E-07 3.77E-07 средна **Таблица 4.1.2.2-5** Годишни концентрации на отделни замърсители в рецептори около трасето на ССТ – M35 0.0005 0.00025 dd максимална 0.0000042 0.0000078 0.0000043 0.0000075 0.0000023 0.0001191 2.25E-06 2.80E-06 1.69E-06 7.89E-06 3.91E-06 9.40E-07 1.29E-08 7.24E-09 2.93E-08 7.28E-09 5.06E-09 1.98E-08 1.98E-08 1.17E-08 2.14E-08 3.06E-09 1.16E-07 3.86E-08 Концентрация [mg/m³] максимална средна 0.000002 0.000005 3. Илиянско шосе до Източна тангента – *участъци* <u>5+400 ÷ 9+500</u> и <u>9+500 ÷ 13+100</u> 6.39E-08 2.28E-08 3.36E-08 1.86E-08 3.17E-08 1.83E-08 1.37E-08 7.63E-09 3.46E-08 6.05E-08 6.30E-08 9.64E-07 0.0044278 0.0000544 0.0000211 0.0000919 0.0000575 0.0000530 0.0000338 0.0078581 0.0000979 0.0000375 0.0178478 0.0001854 0.0000849 0.0000659 0.0000211 0.0003386 0.0001123 0.0000622 0.0000578 Източна тангента до включването в Ботевградско шосе - участък 0.0000147 0.0000089 средна Софийски околовръстен път до Западна тангента – участък 0.005 0.002 С°Н° максимална 0.0121204 0.0001763 0.0000221 0.0001833 0.0001005 0.0000397 0.0028037 Западна тангента до Илиянско шосе - участък 0.02363640 0.0211538 0.01308489 0.0120871 0.0071087 0.0044445 0.0030902 0.0018676 0.0712509 средна 0.026 Ň 0.04 0.0113981 0.0205269 максимална 0.0369662 0.0389847 0.0193237 0.0111355 0.0138902 0.0385690 0.0083788 0.5899359 0.0046587 Годишен ДОП [mg/m³] Годишна ПДК [mg/m³] 9 50 9 20 20 50 9 10 50 20 50 20 Замърсител банкет [m] банкет [m] банкет [m] банкет [m] ÷ 4 2 N

Edited by Foxit PDF Editor Copyright (c) by Foxit Corporation, 2003 - 2010 For Evaluation Only.





s Таблица 4.1.2.2-6 Годишни концентрации на отделни замърсители в

			-			ה הכתכווו טרא	около трас	COL HA COL	1133		
Замърсите	5	Z	IOX		С.Н.		-		4		
Годишна П	AK [mg/m ³]	C	04		00			Pr	•	Ð	74 ₁₀
Годишен Л	Oll Ima/m ³			5	c00.	00.00	005	0.00	05	G	04
		o	070	0	.002	0.00	002	0.00	125		
						Концентрац	ия [ma/m ³]			5	40
		максимална	а средна	максимална	а средна	максимална	срелна	CHLENNUJAEW	012000		
1. Западе	н околовр	ъстен път (3	ОП) и Север	на скоростн	а тангента д	о отклонени	PTO 38 CBOF	Marchiwalita	средна	Максимална	средна
	10	0.0307073	0.0153184	0 0002037	010101000						
банкет [m]	20	0 0231704	0.0446070		0.00010100	5.89E-08	2.94E-08	7.29E-06	3.64E-06	0.0010883	0.0005429
•		10000100	7/001100	0.0001537	0.0000769	4.45E-08	2.22E-08	5.50E-06	2.75E-06	0 0008212	0.0004407
	ne	0.0132895	0.0068747	0.0000882	0.0000456	2.55E-08	1.32E-08	3.15E-06	1 63E-06	0.0004740	0.0004107
2. Отклон	ението за (Своге до Чеп	инско шосе	- участък					00-300-	0.0004710	0.0002436
	10	0 0645645	0 0054054								
			1004020.0	u.uuu4280	0.0001686	1.24E-07	4.88E-08	1.53E-05	6 D3E-DA	0.000000	
оанкет [m]	70	0.0381960	0.0165034	0.0002532	0.0001094	7.32F-08	3 16E OB			0.0022000	0.000000
	50	0.0202686	0.0093413	0 0001344	0.0000640			8.U0E-U0	3.92E-06	0.0013525	0.0005844
3 Цепица		L		1.010000	0.0000	3.88E-U8	1.79E-08	4.81E-06	2.22E-06	0.0007177	0.0003308
		ротевградси	ко шосе – уч	астък 20+2	200 ÷ 26+700						
	10	0.0733723	0.0654470	0.0004875	0.0001340	10 74 4					
банкет [m]	20	0 0447385	0 0445555			1.416-07	1.26E-07	1.74E-05	1.55E-05	0.0026007	0.0023198
 T	C L		00001 10.0	0.00029/3	0.0002762	8.58E-08	7.97E-08	1.06E-05	9.86E-06	0.0015858	0.0014733
	De	U.U230523	0.0218082	0.0001565	0.0001449	4.52E-08	4 18F-08	E FOE DE	5 47F 00		00/11/00/0
							22	00-100.0	0. 1/E-00	0.0008348	0.0007730

Edited by Foxit PDF Editor Copyright (c) by Foxit Corporation, 2003 - 2010 For Evaluation Only.





Edited by Foxit PDF Editor
Copyright (c) by Foxit Corporation, 2003 - 2010
For Evaluation Only.

Таблица 4.1	1.2.2-7 For	ипни концен	нтрации на с	отделни зам	ърсители в р	рецептори о	коло трасе	то на СОП -	- M35		
Замърсител	_	Ž	ŏ	ں ت	₆ H ₆	J J	d.	4		Ę	
Годишна ПД	lK [mg/m ³]	0	04	0.0	005	000.0	1005		DE C		110
	II [ma/m ³]		176					20.0	200	с.	40
		היר	070	0.1	002	0.00	002	0.00	025	0.0	02
						Концентраци	ия [mg/m ³]				
		максимална	средна	максимална	а средна	максимална	п средна	максимална	средна	максимална	средна
1. Западен	н околоврт	ьстен път (ЗС	ЛП) и Северн	а скоростна	тангента до	отклонениет	ro 3a Ceore	– участък			
	9	0.2098599	0.0786517	0.0006276	0.0002352	3.44E-07	1.29E-07	4.25E-05	1.59E-05	0.0093070	0.0034881
банкет [m]	50	0.0496406	0.0427512	0.0001485	0.0001279	8.14E-08	7.01E-08	1.01E-05	8.66E-06	0.0022015	0.0018960
	50	0.0259914	0.0226490	0.0000777	0.0000677	4.26E-08	3.72E-08	5.26E-06	4.59E-06	0.0011527	0.0010045
2. Отклоне	энието за С	Звоге до Чепи	инско шосе -	участък							
	10	0.1406563	0.0180987	0.0006689	0.0000861	2.30F-07	2 GRE-DR	2 85E_05	2 67E 06	0.0000100	
банкет [m]	20	0.0236179	0.0102046	0.0001123	0.0000485	3 875-08	1 67E_08	A 78E 06	0.01 L-00	0.0002423	0.000032
	50	0.0125328	0.0057761	0.0000596	0.0000275	2 05E-08	0 465-00	2 54E 06	4.47E.06	0.0010462	0.0004529
3. Чепинск		Ботергиздси					00-101-0		1.1/ E-U0	Zacchuu.u	
				10111 bK 20720	10 F 20 + 1 00						¥d
	9	0.0390332	0.0239222	0.0001859	0.0001139	6.39E-08	3.92E-08	7.90E-06	4.84E-06	0.0017319	0.0010614
банкет [m]	50	0.0156567	0.0145198	0.0000745	0.0000691	2.56E-08	2.38E-08	3.17E-06	2.94E-06	0.0006947	0.0006442
	50	0.0084240	0.0077821	0.0000401	0.0000371	1.38E-08	1.27E-08	1.71E-06	1.58E-06	0.0003738	0.0003453





По точка 2. Част "Находища на инертни материали в района на ССТ"

Във връзка с бележките по част "Находища на инертни материали в района на ССТ" в писмото на МОСВ изх. № ОВОС – 1442/05.07.2010 г. бяха направени допълнения към доклада за ОВОС на ССТ, а коригираните екземпляри и запис на електронен носител, изпратени в МОСВ с писмо вх. № ОВОС-1442/ 06.08.2010 г. Направените корекции от експертите включват

Описание на всички находища, намиращи се в близост до проектното трасе на ССТ, за което беше използвана предоставената информация – списъци на всички находища, които се водят на отчет в НБЗР и списъка на концесионните договори. Посочени са подробни данни от всички решения на Министерски съвет за отдаване на концесия и съответните последващи решения за внесени изменения. (стр. 60 – стр. 63 на ДОВОС). Графичното разположение на отдадените на концесия територии са анализирани и позиционирани с помощта на ГИС върху картната основа и съгласувани с ОП Софпроект – Общ устройствен план. (Графично приложение № 9 – схема Подземни богатства). Фактологията по възможен конфликт на интереси и застрашаване реализирането на трасето е описана подробно на стр. 189.

Колективът по ДОВОС на ССТ приема забележката, че се погребват част от геоложките запаси, но е подчертал, че решението относно приоритетите на страната е политически и не може да се разреши само и единствено на експертна основа. В ДОВОС е описано и предложението на експертите "Поради недобрата съгласуваност в решенията на различните ведомства и възникналите конфликти между национални, обществени и частни интереси е необходимо да се вземат решения на държавно ниво, относно приоритетните дейности в северната част от територията на Столична община. Това би могло да стане чрез координационна среща между представителите на Дирекция "Концесии" към МРРБ, на Агенция "Пътна инфраструктура", на Дирекция "Земни недра и подземни богатства" към МОСВ и на Столична община" (стр. 237). Поради настъпилите промени в няколко държавни ведомства и в АПИ, би следвало тази среща да се проведе с новия състав и представителите на отговорните структури.

София, 21.03.2011 г.

Изготвили:

Проф. д-р арх. Веселина Троева н.с. д-р Нели Громкова инж. Боряна Денева