

„СОФ КЪНЕКТ“ АД

Изм. № 100-7650.....

София 18.09.2025 г.

Приложение № 5
към чл. 4, ал. 1

ДО МИНИСТЪРА НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

УВЕДОМЛЕНИЕ

за инвестиционно предложение

Министерство на околната среда и водите

Вх. №

София

0806-148

18.09.2025 г.

От „СОФ Кънект“ АД

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН МИНИСТЪР,

Уведомяваме Ви, че „СОФ Кънект“ АД има следното инвестиционно предложение:
„Изграждане на хангар за 4 бр. самолети с технически и административно-битови помещения и изместване на подземна инфраструктура в част от ПИ с идентификатор 68134.709.11, гр. София, район Слатина“.

Характеристика на инвестиционното предложение:

1. Резюме на предложението

(посочва се характерът на инвестиционното предложение, в т.ч. дали е за ново инвестиционно предложение, и/или за разширение или изменение на производствената дейност съгласно приложение №1 или приложение №2 към Закона за опазване на околната среда (ЗООС))

Летище Васил Левски - София е основното и най-голямо международно летище на България, разположено на 10 км източно от центъра на столицата София. От април 2021 г. „СОФ Кънект“ АД по силата на концесионен договор за строителство на обект „Гражданско летище за обществено ползване София – публична държавна собственост“, сключен на 22.07.2020 г. с Министъра на транспорта, съобщенията и информационните технологии, пое ролята на летищен оператор, в чиито отговорности влиза ефективното опериране и управление на летище София през следващите 35 години (до 2055 г.).

Съгласно Решение на Министерски съвет № 687 от 25.8.2004 г., изменено с Решение №231 от 29.03.2024 г. на Министерски съвет Летище София е обявено за обект с национално значение. С Постановление № 181 на Министерски съвет от 20 юли 2009 г., последно изменено 2022 г., Летище София е определено като стратегически обект, който е от значение за националната сигурност на Република България. Летище София е национален обект съгласно §1 на ДР на Закона за държавната собственост

Настоящото инвестиционно предложение е ново и предвижда изграждането на хангар за 4 бр. самолети и изместване на подземната инфраструктура в ПИ 68134.709.11, като за целта се определя парцела Plot 3 с площ от 12 845 м², в който ще се изгради.

ПИ с идентификатор 68134.709.11 е част от имотите формиращи Летище София, като същият попада в границите на действащия генерален план за територията.

Така заявено инвестиционното предложение **не попада** в обхвата на т. 10, буква „г“ или в т.4, буква „з“ на Приложение № 2 на ЗООС и на основание чл. 93, ал. 1, т. 1 от същия закон не би следвало да подлежи на процедура по преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС поради следните мотиви:

1. ИП се отнася за изграждане на хангар на територията на съществуващо/изградено летище
2. Хангарът сам по себе си не представлява летище и не може да изпълнява самостоятелно функциите на такова
3. Хангарът ще способства изпълнението на съпътстващи дейности свързани с летището
4. В хангарът няма да се произвеждат или ремонтират самолети, а ще се извършва профилактика и тест на системите и компонентите на самолета.

2. Описание на основните процеси, капацитет, обща използвана площ; необходимост от други свързани с основния предмет спомагателни или поддържащи дейности, в т.ч. ползване на съществуваща или необходимост от изграждане на нова техническа инфраструктура (пътища/улици, газопровод, електропроводи и др.); предвидени изкопни работи, предполагаема дълбочина на изкопите, ползване на взрив:

През територията в обхвата на ИП преминава описаната по-долу подземна инфраструктура, а именно:

- довеждащ водопровод – вътрешно-площадкова инфраструктура;
- битова канализация - вътрешно-площадкова инфраструктура;
- дъждовна канализация - вътрешно-площадкова инфраструктура;
- подземен електрически кабел средно напрежение - вътрешно-площадкова инфраструктура;

За реализацията на проекта и поради гореописаното е необходимо изместване на намиращата се и преминаваща през терена подземна инфраструктура, като това изместване е част от настоящото инвестиционно предложение.

Изместването на съществуващите площадкови ВиК проводи, ще са единствено и само на територията на Летище „Васил Левски“ – София и не засягат улични водопроводни и канализационни клонове. Изместването става чрез изкопаване на траншея с дълбочина средно около 130 см, укрепена по надлежния ред; полагане на новата тръба със същите параметри по детайл, предложен от проектанта и след това зарита със същия земен материал, получен при изкопите след надлежна трамбовка. При извършване на изкопните работи, земните маси се полагат „на отвал“ до изкопа и след това се връщат обратно в него. Отпадналите тръби се отстраняват от терена и се извозват по определения за целта начин като строителни отпадъци.

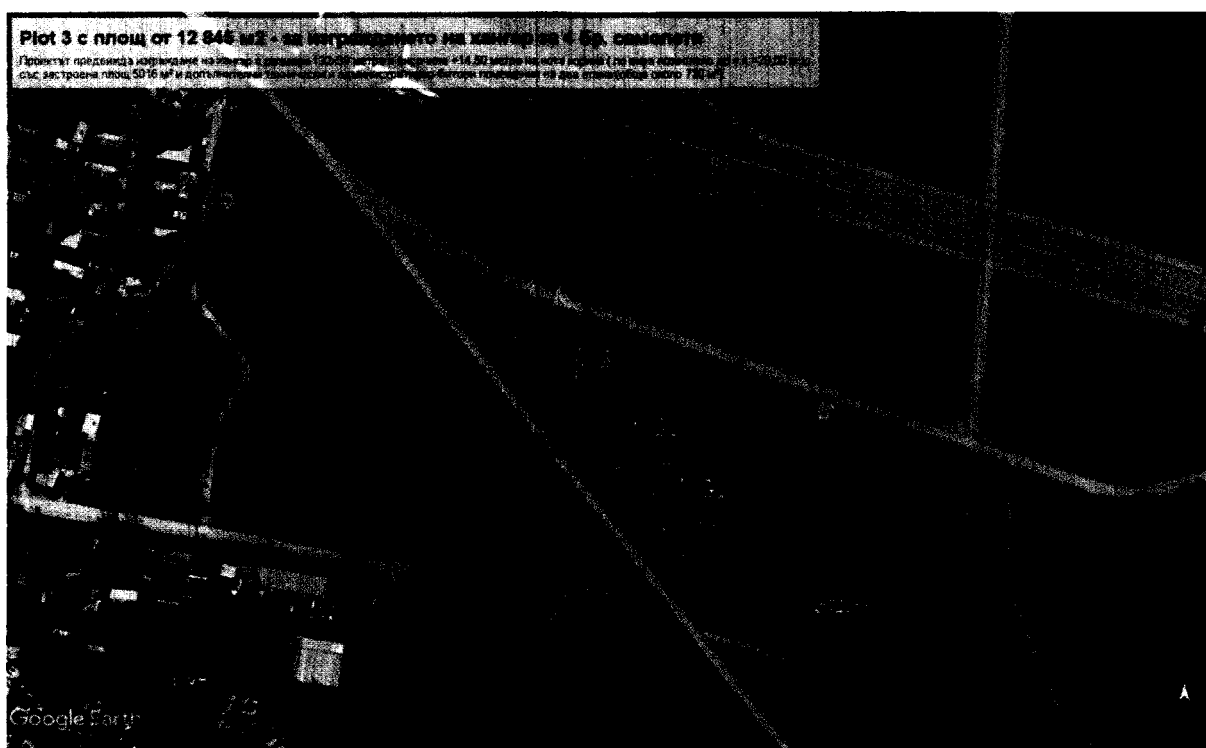
Намиращият се на територията площадков канал от стоманобетонени тръби ф600 мм се предвижда промяна на част от трасето с дължина около 210 метра при Алтернативно трасе „1“ и около 325 метра при Алтернативно трасе „2“. Ще се изпълнят и две трасета, като първото ще е за транзитно преминаване на отпадните води до съществуваща шахта на транзитно преминаващ канализационен колектор 300/205 - стоманобетон, а второто трасе ще се включи една шахта преди това в същия колектор. Дълбочините на новите трасета ще бъдат на същото ниво, както и на съществуващият канал, т.е. средно на около 450 см от терена.

Изместването на подземния електрически кабел ще се извърши по проекта за изтеглянето на подземния електрически кабел СрН – 20 kV от подстанция „Враждебна“ в съществуващия сервитут на настоящото електрозахранване, като ще се използва съществуващата подземна тръбна мрежа която е проходима и в експлоатация към настоящия момент за което имаме получено писмо от МОСВ с изх.№ ОВОС-87-2/06.06.2025 г. че няма основание да се изисква провеждане на регламентирани в Глава шеста процедури по ОВОС.

Проектът за изграждане на хангара предвижда да е с размери 132x38 метра и височина +14.50 метра на кота корниз (по виза позволено до к.к.=20,00 м), със застроена площ 5016 м² и допълнителни технически и административно-битови помещения на два етажа (общо около 720 м²). Сградата ще бъде окомплектована с всички необходими инсталации, включително:

- Термо помпи за отопление;
- Автоматична пожаро-гасителна инсталация с резервоар с полезен обем до 125м.куб вода;
- Фотоволтаична инсталация на покрива с мощност между 500 до 600kW, съответно 1087 до 1304 брой панели по 460W;
- Дизел-генератор за резервно захранване с общо Ринст(kW) 350kW и резервоар до 1 000 л интегриран в рамата;
- Електрозахранване и сгъстен въздух, подавани чрез индустриални „pit“-ове;
- Окачени кранове с ограничена товароподемност (до 3,2 т);
- Светла височина при вратите: 11 м.

Предвижда се хангарът да бъде разделен на две противопожарни зони с висок клас на устойчивост (ПУ 150 мин), както и обособяване на сервизни, административни и санитарни пространства.



Фиг. 1. Съществуваща ситуация и предвиждания на проекта

Таблица 1: Координатен регистър на граничните точки на Plot 3 в БГС2005

COORDINATE REGISTER* Coordinate system BGS2005 <i>Absolute coordinates are based on the current geodetic information for the plot and might be adjusted after the actual surveys are conducted only with the approval of SOF Connect.</i>		
№	X	Y
1	4730725.6841	327082.9364
2	4730671.6809	327248.8088
3	4730555.8699	327211.3886
4	4730562.3506	327191.3316
5	4730714.0217	327079.1395

По представената виза кота корниз е до 20,00 м. Застроената площ на хангара е 5016 м². Предвидени са помощни помещения в обема на застроената площ до 2 етажа с размери в план и 10/36 с етажна височина : Партер (1 –ви етаж) 4,0 м; 2 –ри етаж 3,5 м. или общо: около 720 м². Кота корниз : +14,00 - +14,50 м по цялата периферия. Конструкцията следва да осигури светъл отвор по „челото” на Хангара за монтаж на хангарни врати – вертикално движение с размери даващи възможност за свободно преминаване на самолетите от перона към хангара.

Светлата височина при вратите + 11,00 м. Хангара ще е оборудван с 1 брой окачен кран с товароспособност до 3,2 т на кука. Хангара е без колони във цялата си използваема площ. Носещата стоманена конструкция се опира само по периферията на хангара. Хангара може да се раздели на 2 зони, като крайна дясна е за 2 броя Глобал 7000 чрез противопожарно защитна стена с ПУ 150 мин. чрез панели с дебелина 150 мм със сърцевина от минерална вата 120 кг/м³ – примерно Trimo, със сертификат от НСПАБ . Покривната конструкция се изпълнява по системата „послоен монтаж: ЛТ + пароизполация + топлоизполация 150 мм мин вата + мембрана. Върху покрива ще се монтират „smoke-out” и горно осветление. Предвижда се натоварване от фотоволтаици за слънчева енергия. Възложителя ще процедира за съответните разрешения от Енергоразпределителното дружество. Натоварването от фотоволтаиците е прието 50 кг/м². Начина на закрепване както и ъгъла на наклона им ще се дефинират след избор одобрен от Възложителя Изпълнител .

Пода на хангара се изпълнява като „индустриален под”- дисперсноармирана СТБ плоча върху еластична основа , за която се дефинира необходимият Е-Модул . Пода ще бъде с минимален наклон от 0,2 % към средата на хангара с цел отводняване. За всяка местостоянка на самолет ще се осигурят „pitove” в индустриалния под, в които се подава електрозахранване, сгъстен въздух.

Хангара ще има 2 броя врати с вертикално движение със светъл отвор от 60 и 54 м. Конструкцията е оразмерена за този тип врати. Вертикалната планировка на перона ще бъде проектирана така, че да не навлизат дъждовни води към хангара. Кота +0,00 се подбира според нивото настилка на перона (apron area).

Отоплението на хангара ще се реализира чрез „термо помпи” - 2 броя по 90 KW, а Административно битова част ще е необходимо мощност до 20 KW. Заб: По изискване не се допуска отопление с прилагане на „Лъчисто отопление” на газ.

Фасадната система ще бъде изпълнена с минерал-ватови панели с дебелина 150 мм – примерно „Тримо” в цвят одобрен от Възложителя. Покрива се проектира по системата послоен монтаж (ЛТ ламарина, паризполация, топлоизполация – мин. Вата 150 мм с об. Тегло 120 кг/м³, хидроизолация – усилен тип с възможност за монтаж на фотоволтаици.

По покрива се разполагат светлинни ивици в комбинация със „Smoke out”. Отводняването на покривните води да се предвиди по системата Geberit Pluvia.

В Хангара ще бъде изпълнена автоматична пожаро-гасителна инсталация, като резервоара за ППЗ нужди се разполага в близост до хангара. При необходимост същия може да се проектира под индустриалния под, в средата с цел намаляване на пътищата на магистралните водопроводи. Следва да се предвидят „димни завеси” за образуване на димни резервоари с площ под 2000 м².

Предвижда се осветление на перона и по периферията на хангара реализирано чрез „LED” лампи.

Главното електроразпределително табло, помещение за дизел-генератор и компресорно ще се обособят в задната част (фасада запад) с врати за обслужване от външната страна. Всички вътрешни стени (към хангарната площ) следва да са с ППЗ панели 120 мин.

Около хангара се проектира обходен път за коли на Противопожарната служба и вътрешно площадков транспорт. Контрола на достъп от перона към пистите на Летище София се решава от Възложителя и Службите за сигурност на Летището. Достъпа до хангара откъм перона се осъществява през КПП -3 или КПП 5 след изпълнена процедура за достъп. (пропуск и придружител).

Навсякъде са предвидени необходимите технологични изводи, осигуряващи дейностите на технологичните процеси в сградите.

Предвижда се в хангара да работят общо 30 души, от които 25 мъже и 5 жени. На кота +0,00 се разполагат: Приемно, Съблекални за мъже (20) и жени (4, стълбище за кота +4,00 м). Входа следва да е от външната фасада (запад). На тази кота се разполагат и общо 3-4 помещения с врати към хангарната площ. Същите се предвиждат за складове и технически помещения. На кота + 4,00 ще се разположат: санитарни възли Мъже-Жени, Гардероб, Приемна зала-заседания, офис за гл. Инженер, офис - 4 работни места, Сървър, и склад. На тази кота се развива коридор (към хангарната площ) и от него се влиза в помещенията, за които има осветление от фасадата.

Околното застрояване не създава нито функционални, нито обемно – пространствени конфликти с бъдещия обект хангар за самолети.

Операциите, които ще се извършат в Хангара са преглед, демонтаж на части, подмяна или възстановяване на някои дефекти във вътрешността на самолета и монтаж на самолетните части и инсталации.

Режимът на работа по време на строителството ще бъде 8 часов, 7 дни в седмицата до приключване на СМР, а по време на експлоатацията ще бъде на две смени 24/7/365.

В хангара ще се извършват само строго ограничени по вид и мащаб технически дейности, включително:

- Смяна и обслужване на авиационни компоненти и системи;
- Техническо обслужване на крила и фюзелаж с ръчни пневматични и електрически инструменти;

В хангара не се предвиждат миене на корпуса и на частите, сваляне на старата боя на самолетите, както и бояджийски операции на корпуса и на частите.

В етапа на реализацията на обекта на площадката ще бъде използваната тежка техника включва багери, камиони, кранове, валяци и друга необходима механизация за изграждането на металната конструкция и извършване на изкопните и насипните работи. Заложена е дълбочина за фундиране на стъпките за металната конструкция от -1,30 м.

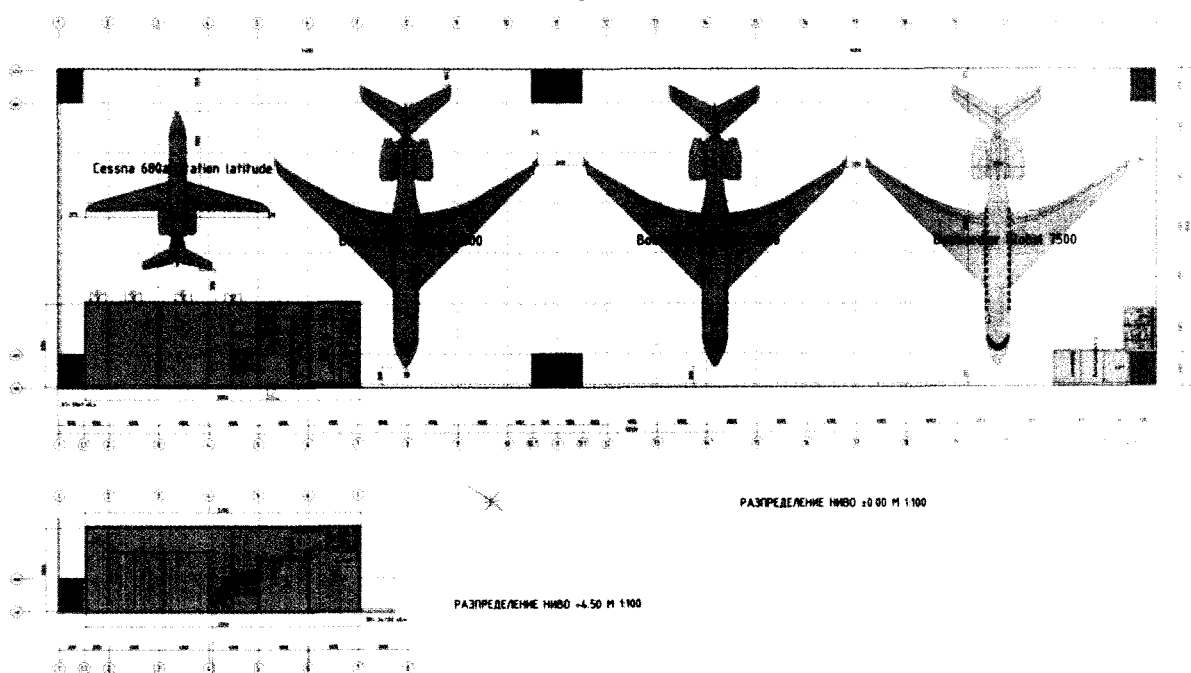
Отнетият хумусен пласт ще бъде временно съхранен отделно от останалата земна маса в границите на имота, до неговото последващо използване по предназначение - при оформяне на засегнатите по време на строителството, свободни от застрояване зелени

площи. Съхраняването на отнетия хумус и оползотворяването му следва да става при условията на чл. 15, ал. 1 и ал. 2 на Закона за почвите и Наредба № 26 за рекултивация на нарушени терени, подобряване на слабопродуктивни земи, отнемане и оползотворяване на хумусния пласт.

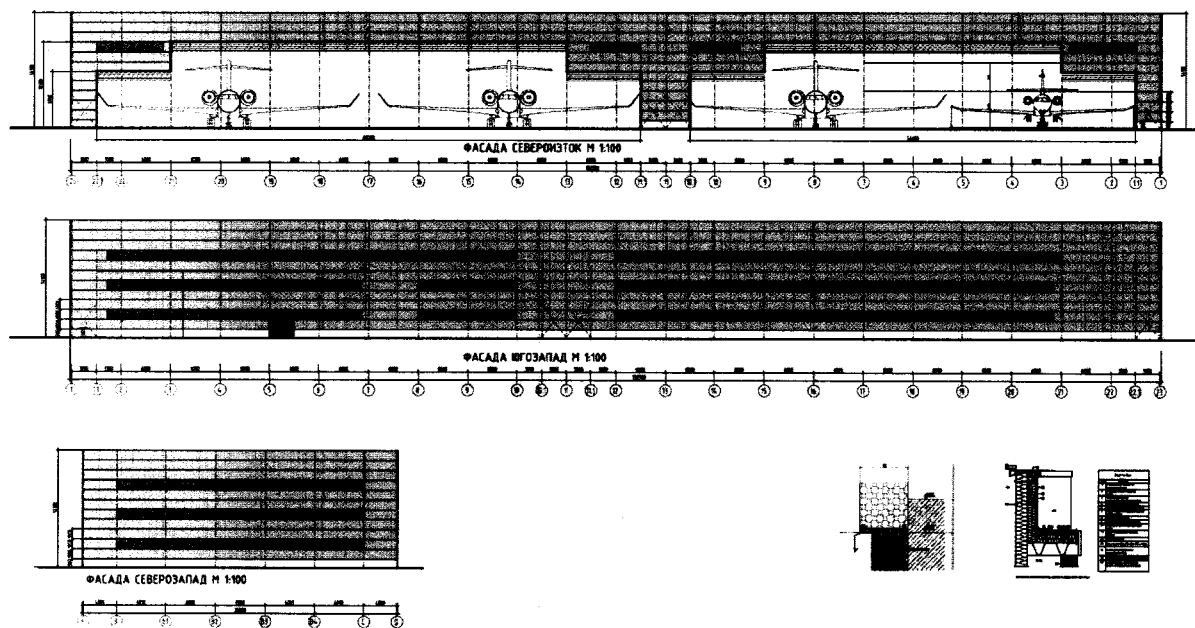
Концептуални предвиждания



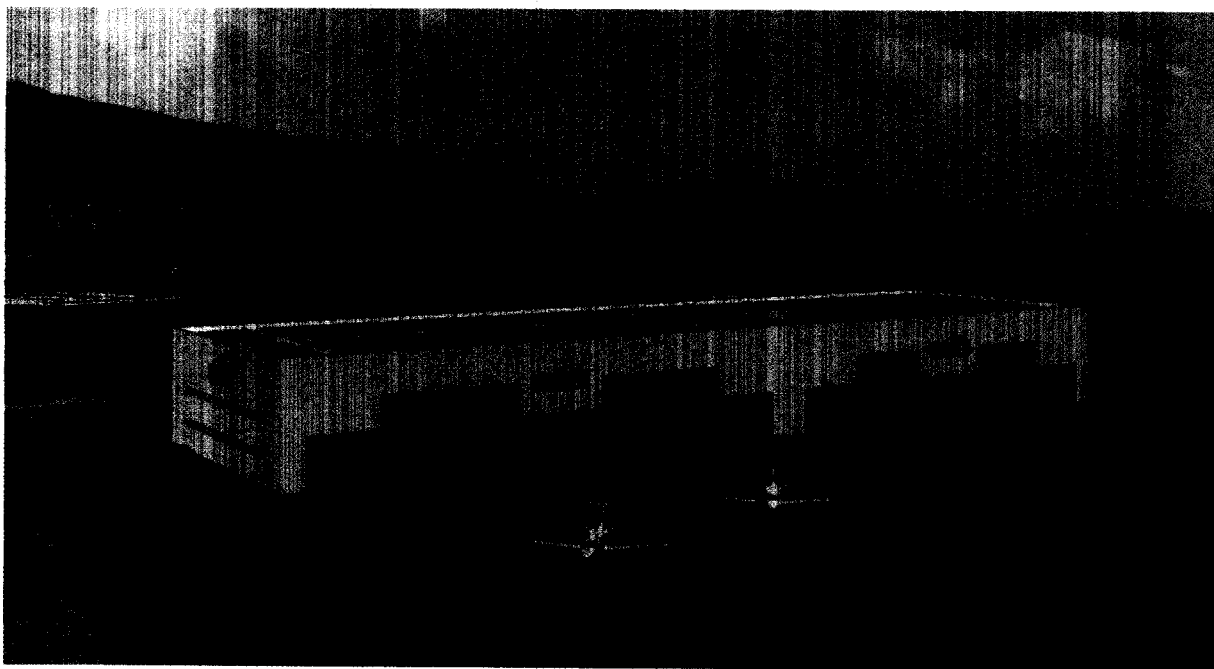
Фиг. 2. Ситуация нанесена върху геодезическа снимка на терена



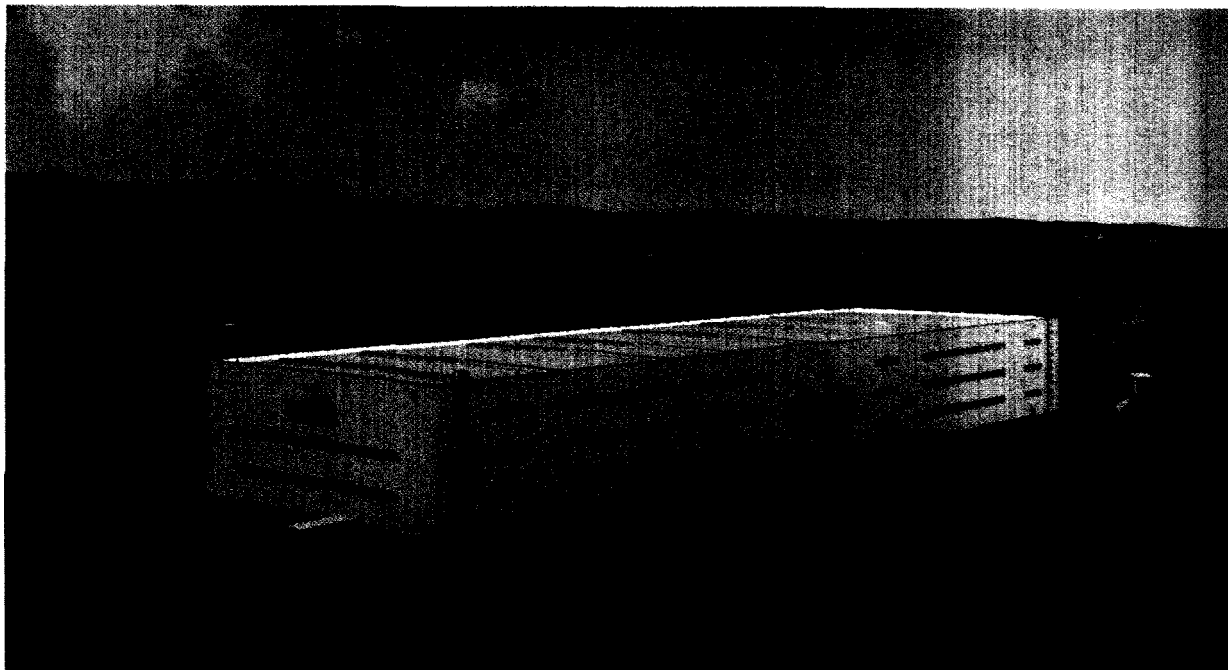
Фиг. 3. Разпределения



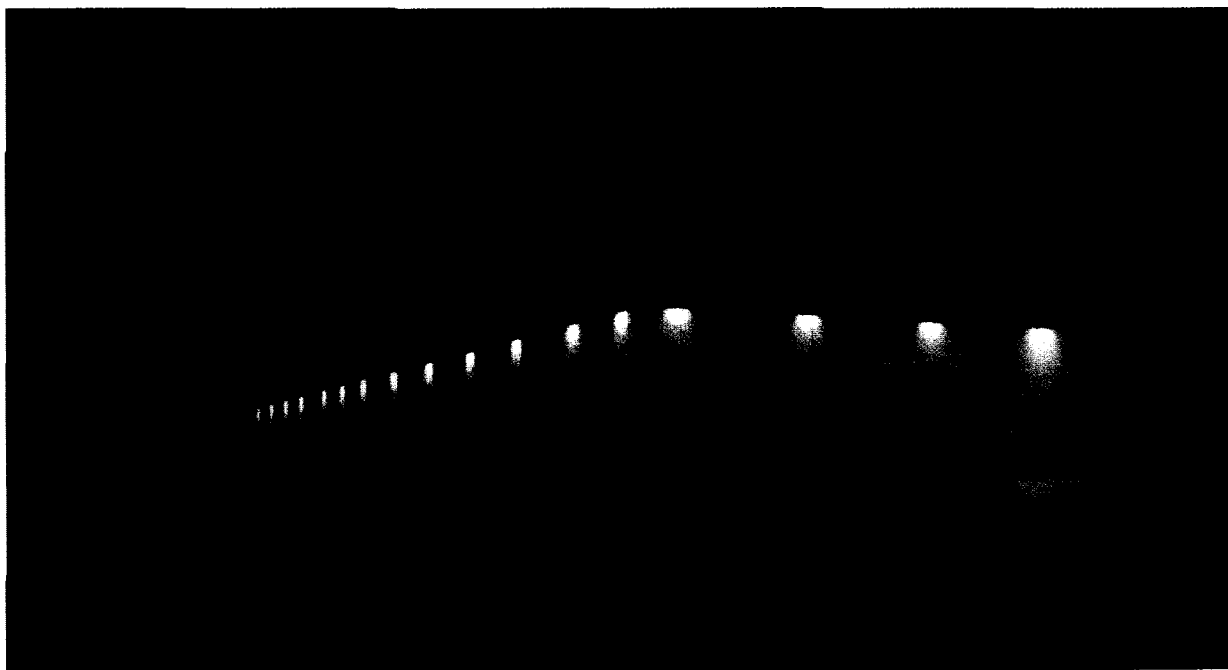
Фиг. 4. Фасады



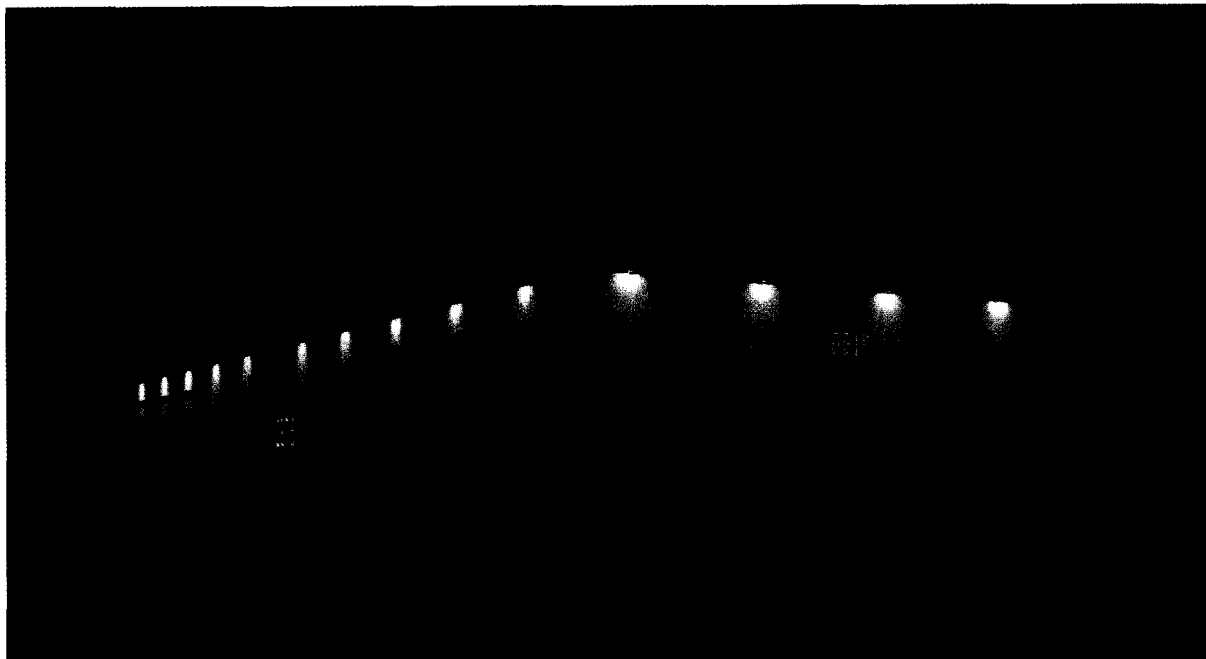
Фиг. 5. Изглед 1



Фиг. 6. Изглед 2



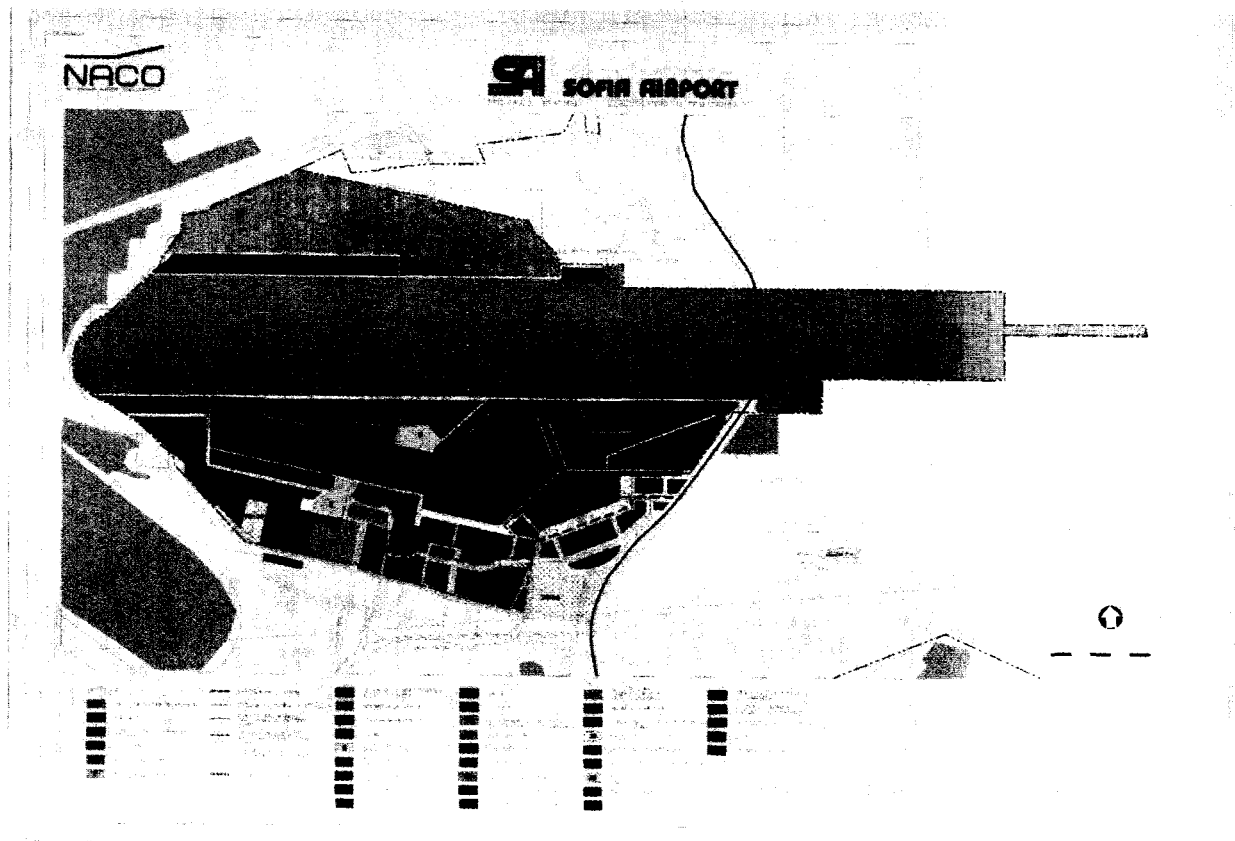
Фиг. 7. Изглед 3



Фиг. 8. Изглед 4

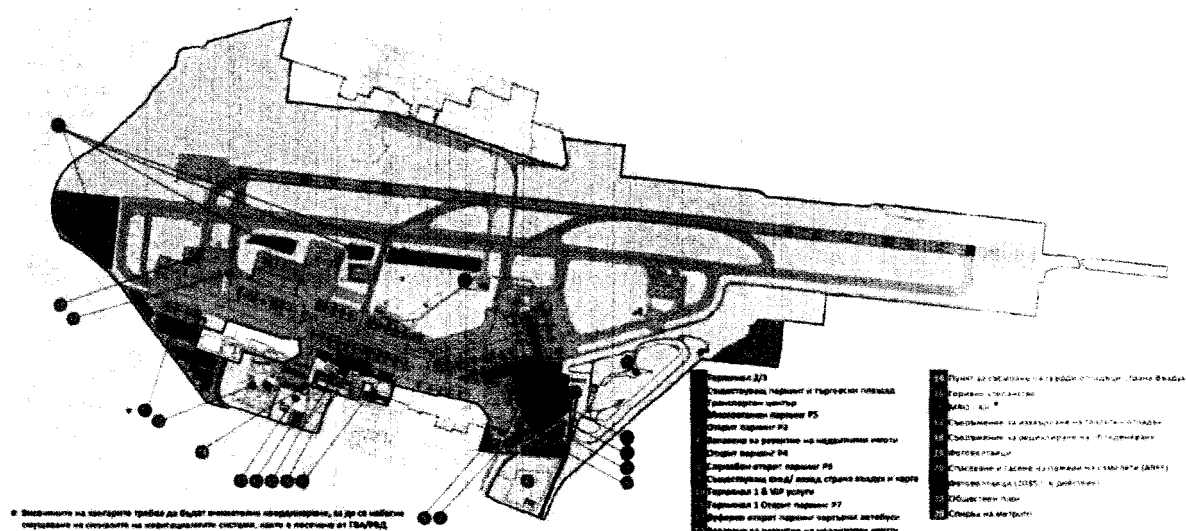
3. Връзка с други съществуващи и одобрени с устройствен или друг план дейности в обхвата на въздействие на обекта на инвестиционното предложение, необходимост от издаване на съгласувателни/ разрешителни документи по реда на специален закон; орган по одобряване/разрешаване на инвестиционното предложение по реда на специален закон:

За територията на Летище София, част от която е ПИ с идентификатор 68134.709.11, частично засегнат от настоящото инвестиционно предложение е приет и одобрен с Решение №177-18/1996 г. действащият към настоящия момент Генерален План. Територията в обхвата на ИП е предвидена за „Карго Зона“, което е в съответствие с предвижданията на проекта и не противоречи на действащия ген. План.



Фиг. 9. Действащ генерален план

През 2024 г. е стартирана процедура по съгласуване с компетентния орган по околна среда МОСВ на проект „Актуализиран генерален план на гражданско летище за обществено ползване София“. Към настоящия момент процедурата е на етап консултации по заданието за доклада по ЕО.

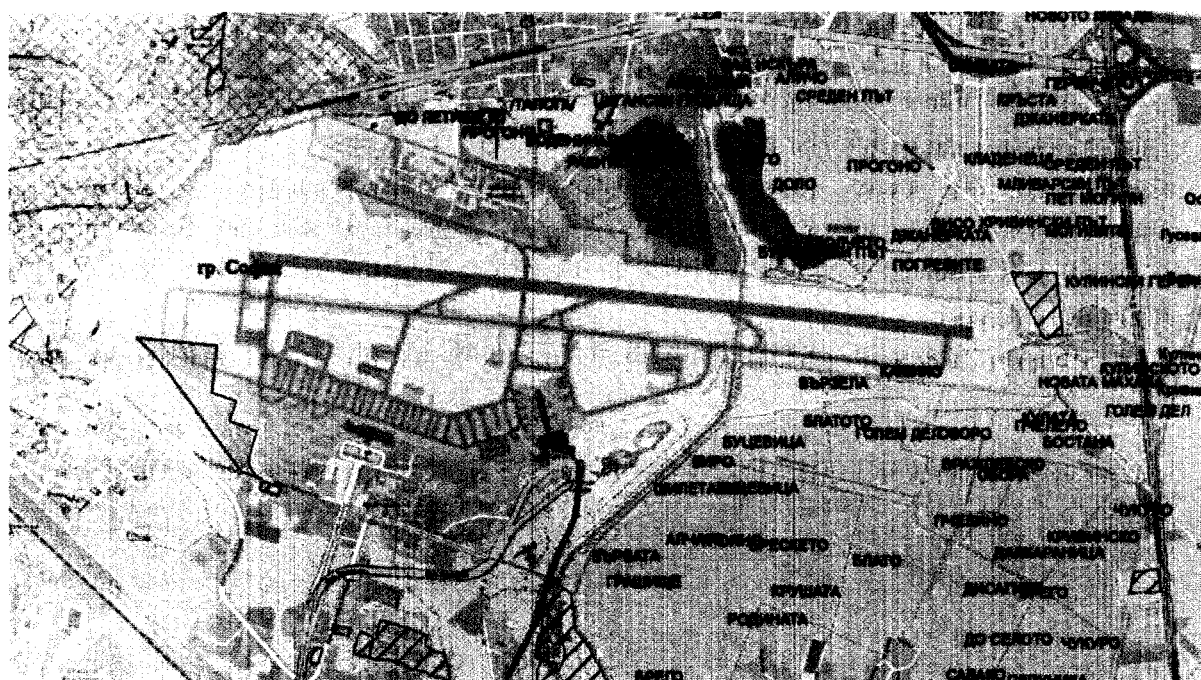


Фиг. 10. Процедирана актуализация на генерален план

4. Местоположение:

(населено място, община, квартал, поземлен имот, като за линейни обекти се посочват засегнатите общини/райони/кметства, географски координати или правоъгълни проекционни UTM координати в 35 зона в БГС2005, собственост, близост до или засягане на елементи на Националната екологична мрежа (НЕМ), обекти, подлежащи на здравна защита, и територии за опазване на обектите на културното наследство, очаквано трансгранично въздействие, схема на нова или промяна на съществуваща пътна инфраструктура)

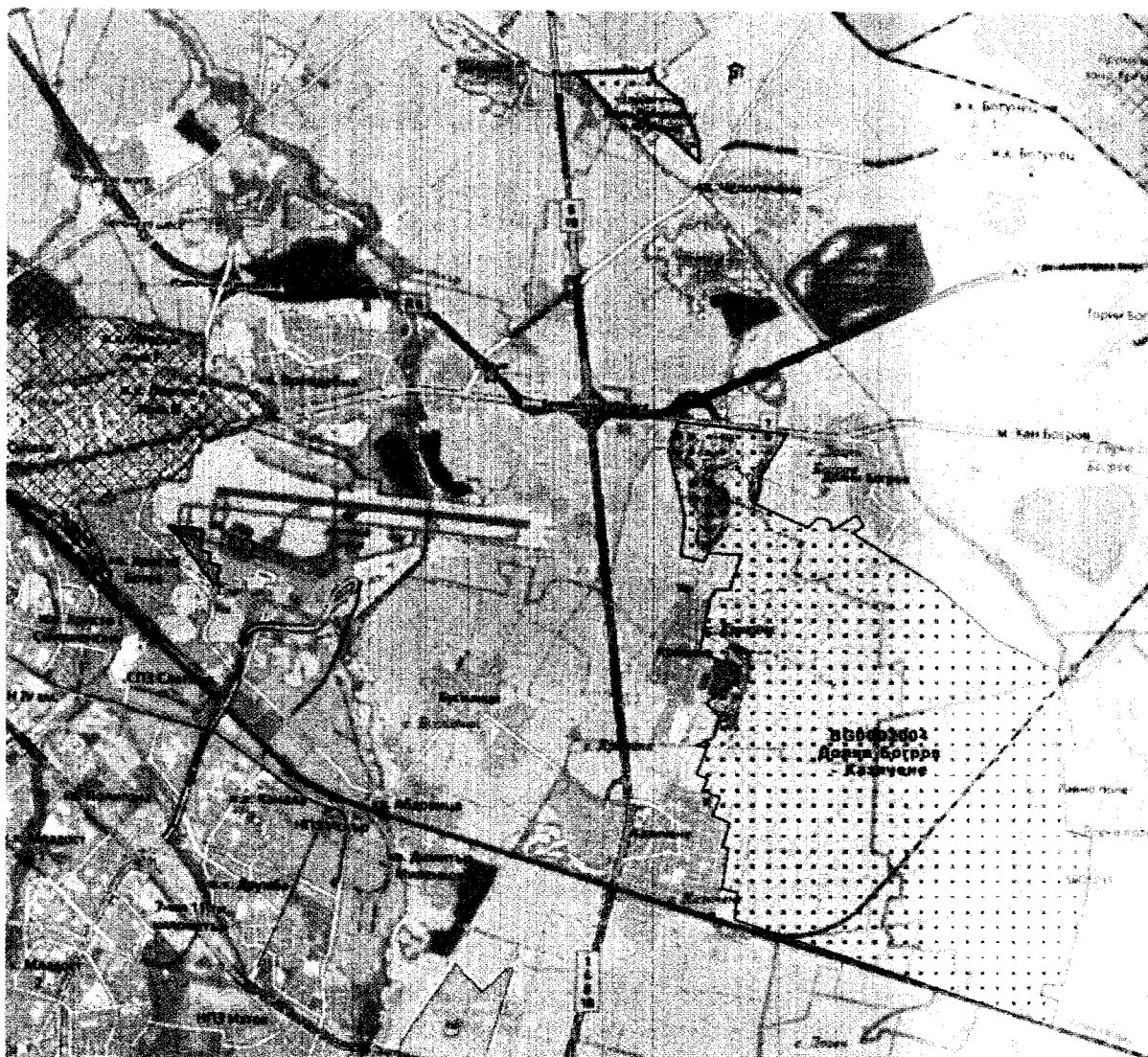
ПИ № 68134.709.11 е с площ от 142713 м², с трайно предназначение на територията „Урбанизирана“ и начин на трайно ползване „За друг поземлен имот за движение и транспорт“, съгласно Скица № 15-24765-20.01.2016 г. на СГКК - гр. София.



Фиг. 11. Местоположение на ПИ с идентификатор 68134.709.11

Поземлен имот с идентификатор 68134.709.11 не засяга територии, определени за опазване на обекти на културното наследство, както и не попада в границите на елементи от Националната екологична мрежа (НЕМ).

В близост на разстояние от над 5 километра са разположени защитена местност „Блатата – с. Долни Богров“ по смисъла на Закона за защитените територии и защитена зона „Долни Богров – Казичене“ по смисъла на Закона за биологичното разнообразие. Всички останали елементи от НЕМ са разположени на разстояние повече от 9 km.



Фиг. 12. Местоположение на ПИ с идентификатор 68134.709.11, спрямо най-близо разположените ЗМ и 33.

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

(включително предвидено водовземане за питейни, промишлени и други нужди – чрез обществено водоснабдяване (ВиК или друга мрежа) и/или от повърхностни води, и/или подземни води, необходими количества, съществуващи съоръжения или необходимост от изграждане на нови)

Изграждането на обекта е свързано с извършване на изкопни, насипни, асфалтополагащи и строителни работи и транспорт.

Не се предвижда използване на горивни процеси по време на строителните работи. Ще се използва основно електроенергия.

Водоснабдяването с вода за питейно-битови и противопожарни нужди ще се осъществи чрез водопроводно отклонение от съществуващата водопроводна мрежа в района на летището.

Не се предвижда водовземане за питейни, промишлени и други нужди от повърхностни и подземни води и не се предвижда изграждане на нови съоръжения за водовземане.

Електрозахранването на обекта ще се реализира от наличната и модернизирана инфраструктура в района на площадката. Захранването ще се осъществи от трафопост на границата на имота чрез подземен кабел.

6. Очаквани вещества, които ще бъдат емитирани от дейността в т.ч. приоритетни и/или опасни, при които се осъществява или е възможен контакт с води:

Не се очакват.

7. Очаквани общи емисии на вредни вещества във въздуха по замърсители:

- **По време на строителството**

Емисии на вредни вещества в атмосферния въздух – ще се генерират от транспортния трафик за доставяне на материали и оборудване на площадката. Праховите частици с размери над 10 µm (респ. 15 µm - 30 µm) ще се утаяват на около 20 – 50 m от строителната площадка в зависимост от метеорологичните условия, а по малките ще се разсейват в околната среда и ще бъдат отмивани или утаявани след коагулация и уедряване на сравнително големи разстояния. По-малките фракции на праха, включително тези с респираторен размер под 10 µm (респ. 2 µm - 10 µm) ще бъдат засегнати от турбулентията на въздушните маси в приземния слой и ще бъдат разсеяни в атмосферата. Основни източници на респираторни частици ще бъдат отпадъчните газове от двигателите с вътрешно горене на земекопната техника и транспортните средства, като не се очаква замърсяване и дискомфорт извън територията на ИП.

- **По време на експлоатацията**

От дейността на хангара не се очаква промяна в качеството на атмосферния въздух, тъй като същият ще бъде изграден на територията на летище София и няма да се отделят допълнителни вредности от дейността на обекта. Няма предвидени дейности от които да се генерират вредни вещества във въздуха.

Дейността няма да оказва въздействие върху качеството на атмосферния въздух и не предвижда отделяне на емисии на замърсители или опасни, токсични или вредни вещества във въздуха над ПДН.

8. Отпадъци, които се очаква да се генерират и предвиждания за тяхното третиране

- **По време на строителството**

Отпадъци за етапа на строителство се генерират еднократно, като при законосъобразното им управление не се очакват рискове за близкото население. Временното им съхранение до предаване на специализирана фирма за последващо третиране е в границите на строителните площи, като не се засягат терени извън имота, определен за реализация на ИП.

Строителни отпадъци:

Строителните отпадъци, които ще се генерират по време на новото строителство ще бъдат в количества, които не изискват специален контрол по тяхното събиране и извозване, но съгласно изискванията на чл. 11, ал.1 от ЗУО, за тях ще бъде изготвен План за управление на строителните отпадъци.

При изграждане на обекта в обхвата на ИП се очаква генериране на неопасни (предвид, че материалите не съдържат опасни компоненти) строителни отпадъци.

Количествата ще бъдат изчислени в ПУСО и подробните количествено-стойностни сметки към работните проекти.

Класификацията на строителните отпадъците, които ще се отделят по време на реализацията на проекта съгласно *Наредба № 2 от 23 юли 2014 г. за класификация на отпадъците* е посочена в следващата таблица.

Таблица 2: Класификация на строителните отпадъците

Наименование	Код на отпадъка
Бетон	17 01 01
Тухли	17 01 02
Керемиди, плочки, фаянсови и керамични изделия	17 01 03
Смеси от бетон, тухли, керемиди, плочки, фаянсови и керамични изделия, различни от упоменатите в код 17 01 06	17 01 07
Дървесен материал (ще се образува при кофражни работи)	17 02 01
Стъкло	17 02 02
Пластмаса	17 02 03
Смеси от метали	17 04 07
Кабели, различни от упоменатите в код 17 04 10	17 04 11
Почва и камъни, различни от упоменатите в 17 05 03	17 05 04
Строителни материали на основата на гипс, различни от упоменатите в код 17 08 01	17 08 02

Строителните отпадъци ще се предават приоритетно за оползотворяване, в съответствие с йерархията за управление на отпадъците, на фирми притежаващи съответните регистрационни/разрешителни документи.

За строителните отпадъци към ТИП ще се изготви ПУСО, в което ще се опишат и ще се посочи % на оползотворяване, третиране и извозване от лицензирана фирма на получените при СМР отпадъци, на оторизирани за целта площадки.

Битови отпадъци и отпадъци от опаковки:

При строителството на обекта на площадката ще са налични работници, които се очаква да генерират смесени битови отпадъци и отпадъци от опаковки при доставката на строителни материали и оборудване. Не се очаква тези отпадъци да надхвърлят нормалните количества за аналогични обекти.

Класификацията на битовите и отпадъците от опаковки, които ще се отделят по време на строителството съгласно *Наредба № 2 от 23 юли 2014 г. за класификация на отпадъците* е посочена в следващата таблица.

Таблица 3: Класификация на отпадъците по време на строителството и прогнозни количества

Наименование	Код на отпадъка
Хартиени и картонени опаковки	15 01 01

Наименование	Код на отпадъка
Пластмасови опаковки	15 01 02
Опаковки от дървени материали	15 01 03
Метални опаковки	15 01 04
Смесени битови отпадъци (ще се генерират от жизнената дейност на работниците изпълняващи строителни дейности)	20 03 01

Събирането и извозването на битовите отпадъци ще се извършва по утвърдената схема за населените места, курортните и вилни зони на община София, както и според утвърдените правила за територията на летище София. Съдовете за събиране и временно съхранение на отпадъците ще отговарят на вида на сметосъбиращите и извозващи коли, обслужващи територията и този район. Ще се предвидят необходимите съдове за разделно събиране на отпадъците.

Не се очаква генериране на опасни отпадъци, в т.ч. от моторни масла и горива от строителната и транспортна техника – ремонтът им и смяната на масла ще се извършва в специализирани сервиси, не на строителния обект.

- По време на експлоатацията**

При експлоатацията в хангара ще са налични технически и административен персонал обслужващ въздухоплавателните средства които се очаква да генерират смесени битови отпадъци и отпадъци от опаковки при доставката на резервни части и оборудване. Не се очаква тези отпадъци да надхвърлят нормалните количества за аналогични обекти.

Класификацията на битовите и отпадъците от опаковки, които ще се отделят по време на експлоатацията съгласно *Наредба № 2 от 23 юли 2014 г. за класификация на отпадъците* е посочена в следващата таблица.

Таблица 4: Класификация на отпадъците по време на експлоатация и прогнозни количества

Наименование	Процес	Код на отпадъка	Годишно к-во (тон)
Хартиени и картонени опаковки	Доставка материали и оборудване	15 01 01	5
Пластмасови опаковки		15 01 02	1
Опаковки от дървени материали		15 01 03	1
Метални опаковки		15 01 04	1
Смесени опаковки		15 01 06	1
Пластмаси	Дефектни части	16 01 19	1
Смесени битови отпадъци (ще се генерират от жизнената дейност на работниците в обекта)	Битовата дейност на служителите и посетителите на площадката	20 03 01	2
Опаковки, съдържащи опасни вещества или замърсени с опасни вещества	При почистване на хангара	15 01 10*	1
Абсорбенти, филтърни материали, кърпи за изтриване и предпазни облекла, замърсени с опасни вещества	При почистване на хангара	15 02 02*	3
Маслени филтри	Подмяна на филтри	16 01 07*	1
Флуоресцентни тръби и други отпадъци, съдържащи живак	Подмяна на ел. оборудване	20 01 21*	0,2

Ще се обособи склад за отпадъци където се складира до предаването им по определен ред. Голяма част от тях - хартия, пластмаси, дървен материал, се събират отделно в контейнери и веднага се предават за рециклиране. Опасните отпадъци се предават за обезвреждане по график минимум веднъж в месеца съгласно сключен договор с лицензирани фирми и цел да не се натрупват големи количества за временно съхранение до предаването им.

9. Отпадъчни води:

(очаквано количество и вид на формираните отпадъчни води по потоци (битови, промишлени и др.), сезонност, предвидени начини за третирането им (пречиствателна станция/съоръжение и др.), отвеждане и заустване в канализационна система/повърхностен воден обект/водоплътна изгревна яма и др.)

В района на летищния комплекс има изградена площадкова канализация. Отпадъчните дъждовни (условно чисти от покрива) и битово-фекални водни количества от административната част в хангара ще се заустват в новопроектирана площадкова канализационна мрежа в имота. От нея водите ще се отвеждат в канализационната мрежа на летищния комплекс, която минава в близост до имота и посредством нея отпадните води достигат до съществуващата градска канализация и ГПСОВ.

При нормална експлоатация на така предвидената канализация не се очаква съществена промяна или замърсяване на повърхностите и подземни води в района.

10. Опасни химични вещества, които се очаква да бъдат налични на площадката на предприятието/съоръжението:

(в случаите по чл. 99б ЗООС се представя информация за вида и количеството на опасните вещества, които ще са налични в предприятието/съоръжението съгласно приложение № 1 към Наредбата за предотвратяване на големи аварии и ограничаване на последствията от тях)

На територията на площадката не се предвижда съхранението на ОХВ нито по време на реализацията на проекта, нито в периода на експлоатация.

I. Моля да ни информирате за необходимите действия, които трябва да предприемем, по реда на глава шеста ЗООС. Моля, на основание чл. 93, ал. 9, т. 1 ЗООС да се проведе задължителна ОВОС, без да се извършва преценка.

II. Друга информация (не е задължително за попълване)

Моля да бъде допуснато извършването само на ОВОС (в случаите по чл. 91, ал. 2 ЗООС, когато за инвестиционно предложение, включено в приложение № 1 или в приложение № 2 към ЗООС, се изисква и изготвянето на самостоятелен план или програма по чл. 85, ал. 1 и 2 ЗООС) поради следните основания (мотиви):

.....

Прилагам:

- 1. Документи, доказващи уведомяване на съответната/съответните община/общини, район/райони и кметство или кметства и на засегнатото население съгласно изискванията на чл. 4, ал. 2 от Наредбата за условията и**

реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда, приета с Постановление № 59 на Министерския съвет от 2003 г.

- 1.1. Публикуване на интернет страницата на Възложителя: <https://sofia-airport.eu/bg/za-nas/sof-kanekt/> - Приложение 1.1 и
- 1.2. Публикуване чрез средствата за масово осведомяване: (публикация във вестник 24 часа – Приложение 1.2).
2. Документи, удостоверяващи по реда на специален закон, нормативен или административен акт права за инициране или кандидатстване за одобряване на инвестиционно предложение.
3. Други документи по преценка на уведомителя:
 - 3.1. допълнителна информация/документация, поясняваща инвестиционното предложение;
 - 3.2. картен материал, схема, снимков материал, актуална скица на имота и др. в подходящ мащаб.
4. Електронен носител – 1 бр.
5. ☒ Желая писмото за определяне на необходимите действия да бъде издадено в електронна форма и изпратено на посочения адрес на електронна поща.
6. ☒ Желая да получавам електронна кореспонденция във връзка с предоставяната услуга на посочения от мен адрес на електронна поща.

Дата: 16.09.2025 г.

Възложител:

Signed by:
[Signature]