



СТОЛИЧНА ОБЩИНА
"МЕТРОПОЛИТЕН" ЕАД

Изпълнителен директор - тел. +359 2 987-63-94, факс +359 2 987-22-44, e-mail: metro@metropolitan.bg

София 1000, ул. "Княз Борис I" № 121

Изх. № М-4902

София 11.12.25

ДО
МИНИСТЪРА НА ОКОЛНАТА
СРЕДА И ВОДИТЕ

УВЕДОМЛЕНИЕ

за инвестиционно предложение

от "Метрополитен" ЕАД Столична община, ул. "Княз Борис I" № 121 гр.
София, телефон: 02/921 20 21

Пълен пощенски адрес: "Метрополитен" ЕАД ул. "Княз Борис I" № 121 гр. София

Изпълнителен директор: Николай Найденов

Председател на съвета на директорите: Диляна Иванова

Лице за контакти: инж. Светослав Статев - началник управление
"Инвестиционна дейност", телефон: 02/921 20 21

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН МИНИСТЪР,

Уведомяваме Ви, че „Метрополитен“ ЕАД има следното инвестиционно предложение:
Изграждане на отклонение от Първа метролиния – МС „Люлин“ в западна посока до „Околовръстен път“, подземно трасе с дължина около 1.6 km с две МС.

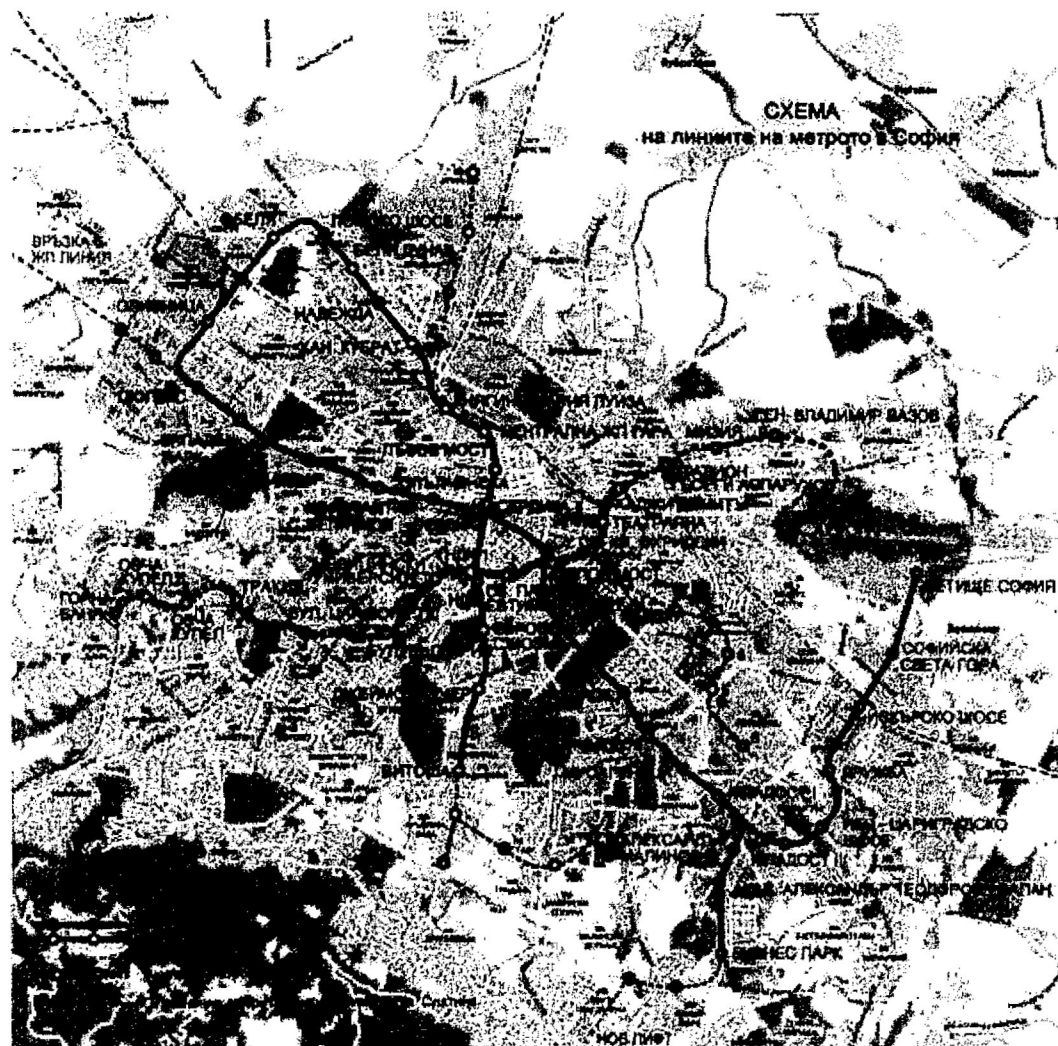
Характеристика на инвестиционното предложение:

1. Резюме на предложението

(Посочва се характерът на инвестиционното предложение (ИП) в т.ч. дали е за ново ИП и/или за разрешение или изменение на производствена дейност съгласно Приложение № 1 или № 2 към Закона за опазване на околната среда (ЗООС).

Отнася се за **НОВО** инвестиционно предложение- **Изграждане на отклонение от Първа метролиния – МС „Люлин“ в западна посока до „Околовръстен път“, подземно трасе с дължина около 1.6 km с две метростанции.** Разклонението е изцяло в кв. „Люлин“, район Люлин-Столична община.

На следващата фигура е показана схема на линиите на метрото в София.



Целта на предложението е подобряване обслужването на живущите в ж.к. Люлин северно и южно от бул. "Царица Йоанна" от Първа метролиния с изграждане на отклонение от МС "Люлин" до Околовръстен път, с подземно трасе с дължина 1.6 km. и 2 метростанции, разположено в югозападната част на СО - кв. „Люлин“, район "Люлин".

2

подземни и надземни железници, висящи линии за превоз изключително или главно пътници.

За Първа метролия има решение по ОВОС на МОСВ № 116 от 30.05.1995 г. и с Разрешение за ползване № 196 /1997 г.

(Приложение № 2.1. Разрешение за ползване № 196 /София 21.12.1997г.)

СЪЩЕСТВУВАЩО ПОЛОЖЕНИЕ

В съответствие с техническата спецификация на Възложителя „Метрополитен“ ЕАД и техническите решения, приети за Първа метролия е изготвен идеен проект за нов участък, отклонение от Първа метролия - МС „Люлин“ под бул. „Царица Йоанна“ до Околовръстен път с 2 МС. Като основа на разработката се ползва заложеното отклонение от първа метролия в ОУП на гр.София.

Устройствена процедура е допусната със Заповед РА50-722/04.10.2019 г. на Главния архитект на Столична община.

Проектът е изработен от Изпълнителя – „Инжпроект“.

При разработката на ИДЕЙНИЯ ПРОЕКТ са използвани материали получени официално от съответните инстанции, като кадастрална основа, регулационни планове, подземен кадастр, геодезично заснемане, хидрогеоложки условия др.

Проекта за отклонението от Първа метролия – МС „Люлин“ до Околовръстен път с 2 МС включва:

- проучване на съществуващата инженерна инфраструктура и кадастралната карта с оглед оптимален избор на трасето.

- изготвяне на Идеен проект за метротрасе с дължина 1.6 km, с 2 МС със съответни чертежи и количествени сметки по всички специалности, съгласно Техническа спецификация - Приложение 1 към Договора.

- изготвяне на Подобен устройствен план на избраното трасе за изграждане на отклонение от Първа метролия, МС „Люлин“ в западна посока до Околовръстен път с 2 нови МС;

Основание ЗА ПУП:

1. Мотивираното предложение за ПУП - ИПР е изработено въз основа на данни, предадени от Възложителя на Изпълнителя, касаещи разработваната територия:

- кадастрални карти и кадастрални регистри;
- съществуващи данни за инженерни съоръжения;
- действащи застроителни и регулационни планове;

С проектът за изменение на регулационния план и специализиран план по чл. 111 във връзка с чл. 189 от ЗУТ се цели: Обезпечаване на проекта за разширение на метрото в гр. София - I метролиния от метростанция "Люлин" до Околовръстен път, като се осигури удобен пешеходен достъп до новопроектираните метростанции, подземното трасе на метрото и въздуховземните устройства.

2. Изготвени от Изпълнителя съгласно договора с Възложителя геодезически заснемания на терена за трасето на метрото и зоните на метростанциите

3. Уточнен с Възложителя надлъжен профил и трасе на метроучастъка.

4. Проучване на съществуващите инженерни мрежи, пресичащи трасето на метрото и проблемите, произтичащи от това.

5. Съблюдаване на проектното решение на ПУП- ИПР с

- действаща регулация;
- изградена улична мрежа;
- изградени обекти.

6. Спазване изискванията за необходимите сервитути за изградени сгради и инженерни съоръжения.

7. Спазване изискванията на ОУП на СО.

Трасето е изцяло на територията на гр. София - в строителните граници на населеното място – район „Люлин“.

(Приложение № 2.2. Снимка от Google Earth с местоположение общ изглед на терена- сегашно състояние на площадката).-

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 (пътница/улицы, газопровод, електропроводи и др.); предвидени изкопни работи, предполагаема дълбочина на изкопите, ползване на взрив;

Основни процеси

Основните процеси при реализиране на ИП са свързани с неговото строителство: изграждане на цялото подземно трасе на метроучастъка, двете метростанции и последваща експлоатация.

Информация за проекта, трасето и обхвата

Проектното решение е част от проект за разширение на метрото в гр. София, Първа метролиния от метростанция „Люлин“ до Околовръстен път с две метростанции.

• Изготвеният Идеен проект е в съответствие с изискванията на Наредба № 4 за обхвата и съдържанието на инвестиционните проекти и Задание за проектиране, със съответни количествени сметки за основните видове работи и оборудване;

В началото на проекта преди МС 1 е проектиран тунел за престой и обръщане на съставите.

Отклонението започва от останените отклонения на Първа метролиния в посока Метростанция "Сливница" чрез проектиране на два еднопосочни тунела с цел осъществяване възможността за преминаване на отклонението над съществуващите тунели към МС "Сливница".

Прието е километражът да започва от запад. Това определя и наименованието на коловозите, съответно десен и ляв коловоз по посока на нарастването на километража.

Десният коловоз е проектиран изцяло под платното на бул. „Царица Йоанна“ тъй като не влиза в конфликт с трасето към МС "Сливница".

Левият коловоз е отклонен в северна посока с цел осъществяване възможността за преминаване на отклонението над съществуващите тунели към МС "Сливница".

Проектирани са две метростанции разположени приблизителна на равни разстояния от Софийският околовръстен път и МС „Люлин“.

Предвидено е тунелът на десния коловоз да бъде изграден по „подземен способ“ от отклонението при първа метролиния до МС 2.

След МС 2 към МС 1 се предвижда двупътен тунел, изграден по „открит способ“.

Тунелът на левия коловоз е предвиден да бъде изграден изцяло по „открит способ“. При проектирането на трасето са спазени правилата за проектиране на Метрополитени при максимален надлъжен наклон $\epsilon 3.20\%$. При промяна на наклоните са предвидени вертикални криви с радиус не по-малък от 2000 м.

В част „Архитектура“ е предоставена актуална архитектурна подложка за метростанциите, а в част „Трасе и профил“ за местоположението на трасето. Трасировъчните данни са в Софийска координатна система.

СИТУАЦИОННО РЕШЕНИЕ

МС 1

Метростанция 1 е разположена под бул. „Царица Йоанна“, гр. София. Начало на МС 1 е 0+198.05 км по трасето, а края на станцията е 0+356.80 км по трасето. Дължина на станцията - 158,75 м.

Подходи, входи и подлези

Подходите към Метростанция 1, са както следва:

- два входа от западната страна на Околовръстния път при продължението на направлението на бул. "Царица Йоанна", от двете страни на улицата;
- два входа от двете страни на бул. "Царица Йоанна" преди кръговото кръстовище при Околовръстния път.
- три входа при кръстовището на бул. "Царица Йоанна" и бул. „Добринова скала“.

В началото на МС 1 е предвидено и основното въздуховземане и изхвърляне на отработен въздух за и от станцията посредством самостоятелна шахта към вентилационната уредба на станцията.

Във височина, Метростанцията е решена на три нива - подперон, перон и вестибюл

Планировъчното решение на станцията е в зависимост от геометрията и габарита на трасето, технологичните изисквания, спецификата на оборудването и очаквания пътнически поток.

Пътническият поток за обслужване от тази метростанция се формира от живущите в квартал "Люлин", кв. «Филиповци», гр. „Божурище“ и от пристигащите в гр. София хора от Западна и Югозападна България

Входовете осъществяват връзката между вестибюля на станцията и прилежащите улици.

- Вход/изход СИ1 и вход/изход СЗ1 се намират в зоната на пешеходен тунел север в началото на тунела при км.+0,00. Входовете са разположени успоредно на улицата..

- Вход/изход М1 и вход/изход М2 се намират в зоната на пешеходен тунел север в началото на тунела преди началото на станцията. Входовете тангират с кръговото кръстовище от двете страни на бул. "Царица Йоанна".

- Вход/изход ЮИ1 и вход/изход ЮИ2 се намират в зоната на пешеходен подлез юг след края на станцията. Входовете са разположени от дясната страна на бул. "Царица Йоанна" по нарастващия километраж, като ЮИ2 се намира преди бул. "Добринова скала" и е успоредно разположен на същия, а ЮИ1 се намира след бул. "Добринова скала" и е успореден на бул. "Царица Йоанна".

- Вход/изход ЮЗ1 се намира в зоната на пешеходен подлез юг след края на станцията. Входът е разположен от лявата страна на бул. "Царица Йоанна" по нарастващия километраж, като се намира след бул. "Добринова скала" и е успореден на същия.

За всеки вход/изход са предвидени: по 2 ескалатора и стълбище, тъй като денивелацията на входовете е 5-6 m от кота терен. Предвидени са и два асансьора, като всеки от тях излиза на прилежащия тротоар от двете страни на булеварда.

Във височина, Метростанцията е решена на три нива - подперон, перон и вестибюл

В зоната в началото на МС 1 е предвидено и основното въздуховземане и изхвърляне на отработен въздух за и от станцията посредством самостоятелна шахта към вентилационната уредба на станцията.

Между Метростанция 1 и Метростанция 2 е предвидена и вентилация за съответния тунелен участък при км. е (0+673).

МС 2

Метростанция 2 – разположена е под продължението на ул. «Царица Йоанна», гр. София. Началото на МС 2 е 2 е (0+887.78 по трасето), а края на станцията (1+051.78 по трасето). Проектната дължина на станцията е 164 м.

Във височина, Метростанцията е решена на три нива - подперон, перон и вестибюл.

В план МС 2 е разделена по конструктивен проект на четири блока от Бл.1 до Бл.4 по нарастващия километраж, разделени с дилатационни фуги. Дължините на блоковете са съответно:

Бл. 1 – 37,24 м

Бл. 2 – 45,96 м

Бл. 3 – 45,96 м

Бл. 4 – 34,73 м

Планировъчното решение на станцията е в зависимост от геометрията и габарита на трасето, технологичните изисквания, спецификата на оборудването и очаквания пътничкопотока. Станцията е предпоследна за метролъча.

Подходи, входи и подлези

Подходите към Метростанция 2 са два:

- от северозапад - към бул. "Царица Йоанна"
- от югоизток - към бул. "Царица Йоанна";

Входите осъществяват връзката между вестибюла на станцията и прилежащите улици.

• **вход/изход Североизток** се намира в зоната на Блок 1. Входите са разположени успоредно на станцията. Предвидени са 3 ескалатора, тъй като дълбочината на входа е 6,93 м. спрямо нивото на терена. Предвидени са и два асансьора, като всеки от тях излиза на прилежащия тротоар от двете страни на булеварда.

• **вход/изход Югоизток** се намира в зоната на Блок 4 и създава комуникационна връзка с тротоарното ниво на бул. „Царица Йоанна“.

От западна и източна страна на пешеходния подлез излизат два вход/изхода към булеварда от северозапад - към бул. "Царица Йоанна"

Връзката между вестибюла на станцията и прилежащите тротоари се осъществява посредством четири входа: два към северозападния и два към югоизточния вестибюл. Между Метростанция 1 и Метростанция 2 е предвидена и вентилация за съответния тунелен участък при км. (0+673).

В зоната след края на МС№2 е предвидено и основното въздуховземане и изхвърляне на отработен въздух за и от станцията посредством самостоятелна шахта към вентилационната уредба на станцията.

Между МС 1 и МС 2 е предвидена и вентилация за съответния тунелен участък при километър (0+673).

След Метростанция 2 е предвидена вентилация за тунелния участък между станцията и МС «Люлин» при км. (1+114).

Във височина, Метростанциите са решени на три нива - подперон, перон и вестибюл

Метростанциите са с по два странични перона. Дължината на пероните е 105 /107 м. Разстоянието от ос коловоз до ръба на перона е 1450 мм по цялата им дължина. На всеки един от пероните са разположени по една двураменна права стълба и по един асансьор, за

всеки вестибюл, които свързват пероните с вестибюла. На ниво перон са разположени съответните служебни помещения.

СТРОИТЕЛНО ИЗПЪЛНЕНИЕ:

- Станция 1 ще се изгради по „Милански“ метод.

Тунелът на десния коловоз ще бъде изграден по „подземен способ“ от отклонението при първа метролиния до МС2. След МС 2 се предвижда двупътен тунел, изграден по „открит способ“.

- Станция 2 ще се изгради по „Милански“ метод

Вестибюл: Достъпът до нивата на вестибюлите се осъществява посредством:

- ✓ двата подлеза на МС 1;
- ✓ двата входа на МС 2;

Перон: Достъпът до нивото на перона за метростанциите се осъществява посредством четири стълби и четири асансьора от нивото на вестибюлите.

Настилката за входовете към МС е основно с плочи от гранитни и гранитогрес с размер 60/60/1 см.

Предпазни огради и предпазни парапети

Предпазните огради са на нивото на перона и се изпълняват по специфичен детайл от производителя. Те са с височина 150 см и вратите им са затворени през цялото време, освен при спрял влак на перона.

Предпазните парапети на метростанцията са изградени от закалено стъкло и иноксови профили. Височината на парапета е 105 см от кота готов под. Те се поставят при отворите в плочата на вестибюла - отворите на стълбищата и ескалаторите. Парапетите имат една ръкохватка на височина 90 см от кота готов под.

Стълбищните парапети са с височина 105 см от ръба на стъпалата. Те са разположени при всяка стълба свързваща нивата на перона и вестибюла. Ръкохватките по тези стълби са 2 бр. - на 90 см и на 60 см от ръба на стъпалата.

Обзавеждане и информация

На перонното ниво се предвижда да се монтират за всеки перон по 7 бр. неподвижно закрепени лейки от инокс и табели за визуална информация за пътниците.

НОРМАТИВНА БАЗА И ИЗИСКВАНИЯ ПРИЛОЖЕНИ КЪМ ПРОЕКТА

Разработката се съобразява с действащата в Република България нормативна база, както и с "Строителни норми и правила – СН и П П-40-80" за метрополитени с изменение и допълнение от 01.07.1988 г. Заедно с това в проекта са отчетени заложените в техническите спецификации от Възложителя изисквания.

КЛАС ПО РЕАКЦИЯ НА ОГЪН НА ОБЛИЦОВЪЧНИ МАТЕРИАЛИ И АКТИВНИ МЕРКИ ЗА ПОЖАРНА ЗАЩИТА

С проекта е предвидено всички покрития по стените, таваните и подовите на помещенията да бъдат изпълнение от строителни продукти с клас по реакция на огън мин. К0.

- Така проектираните покрития изпълняват изискванията на 5.16.1.111 на СН и П 32-02-2003, съгласно който материали за покрития на помещенията с обществен достъп и на пътищата за евакуация следва да бъдат негорими.

- Съгласно т. 5.16.4 на СН и П 32-02-2003 всички помещения на метростанцията за обхванати от автоматична пожароизвестителна инсталация.

ТЕХНИКО - ИКОНОМИЧЕСКИ ПОКАЗАТЕЛИ НА МЕТРОСТАНЦИИТЕ

МС 1

- Подземна застроена площ на ниво подперон – 3157,60 м² (в т.ч. коловози – 1140,53 м²);
- ✓ Подземна застроена площ на ниво северен вестибюл – 544,55 м².
- ✓ Подземна застроена площ на ниво южен вестибюл – 893,70 м².
- ✓ Подземна застроена площ на северен подлез и вход/изходи – 2770,68 м².
- ✓ Подземна застроена площ на южен подлез и вход/изходи – 580,08 м².
- ✓ Подземна застроена площ шахта ВУ (външна шахта) – 217,50 м².
- Общо Подземна разгъната застроена площ – 11 322 м²
- Общо Подземен застроен обем – 69 313 куб.м.
- Надлъжен наклон в южна посока - 0,3%
- ✓ Дължина на ляв перон - 105,00 м.
- ✓ Дължина на десен перон - 105,00 м

Категория на строежа – I – ва.

МС 2

- Подземна застроена площ на ниво Подперон – 3360 м² (в т.ч. коловози – 1109,55 м²).
- ✓ Подземна застроена площ на ниво югоизточен вестибюл – 391,16 м²
- ✓ Подземна застроена площ на ниво северозападен вестибюл – 591,14 м²
- ✓ Подземна застроена площ Пешеходни подлези – 1070,16 м²
- ✓ Подземна застроена площ шахта ВУ (външна за станция) – 83,08 м²
- Общо Подземна разгъната застроена площ – 8855,54 м² от които ВУ (83,08 м²) и Пешеходни подлези – 1070,16 м².
- Общо Подземна застроен обем – 42 276,09 куб. м.
- Надлъжен наклон в северна посока - 0,3%.
- ✓ Дължина на ляв перон - 107,00 м.
- ✓ Дължина на десен перон - 107,00 м.

Категория на строежа – I – ва.

(Приложение 2.3.: Чертежи - трасе и профил по ляв и десен коловоз, на идеен проект за отклонението от 1-ва метролиния МС „Люлин“ до Околовръстен път с две МС)

Капацитет: Изграждане на отклонение от Първа метролинния МС „Люлин“ - в западна посока до СОП под бул. „Царица Йоанна“ подземно метротрасе с дължина 1650 m и 2 метростанции.

Съгласно техническите данни за предвидения метросъстав и проведените проучвания на пътникопотока в новия метроучастък с отклонението от МС „Люлин“ към СОП, общата превозна способност на участъка е 20 000 пътника/ден.

Обща използвана площ: Трасето и метростанциите се изграждат върху терени публична общинска собственост.

Имотът е публична общинска собственост с обща площ 26555 m².

Границите на проекта за изграждането на това отклонение е в съответствие с ОУП на Столична община.

След приключване на строителството засегнатите от строителството площи се възстановят, съгласно проекти по част: **Вертикална планировка.**

Технически данни на подземното трасе, вкл. участъка на подземни МС 1 и МС 2

- Напълно сегрегирано двупътно трасе;
- междурелсие 1435 mm.
- токоснемане с трета контактна релса 825VDC (постоянен ток);
- общо 2 подземни метростанции, изградени по "открит способ" с вертикално укрепване.
- дължина на трасето в участъка от км. 0+000 до км. 1+600 общо дължина 1600 m. подземно трасе, включително 2 бр. подземни метростанции;
- средно разстояние между станциите;
- хоризонтални криви на трасето: $R_{min} 300 \text{ m}$, $v_{max} = 80 \text{ km/h}$;

Технологична част

Метростанциите са проектирани възможно най-икономично, с минимизирани служебни и технологични помещения. Превозът на пътниците ще се осъществява с подвижни състави с дължина до 100 m. Тягова енергия ще се подава от 1 бр. ТПС монтирана в МС 1.

Съгласно проектното решение, на база досегашния опит при строителството на метрото в София метростанциите в настоящото отклонение ще бъдат изградени, като подземни по "открит способ" с вертикално укрепване.

Изпълнението на Инвестиционното предложение се предвижда да се реализира чрез прилагане на утвърдени строителни технологии и усъвършенствани строителни и конструктивни решения. В количествената сметка на Идейния проект са представени необходимите материали за строителните работи.

> 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.

ВОДНИ ОБЕКТИ:

В района на ИП и в непосредствена близост няма водни площи.

В геоморфоложко отношение районът, където предстои да се изгради новата отсечка от Софийското метро, попада върху високата, надзаливна тераса на река Какач.

Надморската височина в рамките на обследвания терен е относително постоянна.

В изследваната част от геоложкия разрез не е установено наличието на подземни води. Такова може да се очаква на дълбочина над 15,0 m от теренната повърхност.

Подхранването на подземните води се осъществява от инфилтрация на валежни и повърхностни води

Водопровод и Канализация

– съществуващо състояние и проектно решение

По трасето на Метрополитена в разглеждания обхват се налага реконструкция на Водопроводна мрежа и Канализационна мрежа. За схемите на изместване на подземните В и К мрежи за използвани официални данни от „Софийска Вода“ АД с (Вх. № 2-ТУ-4114/28.09.2018 г.) и Подземен кадастър с нанесена подземна инфраструктура.

При строителството на Метротунела в участъка от МС „Люлин“ до Околовръстен път, МС 1, МС 2 и прилежащите им подлези, стълби и др. част от описаните водопроводи и канали се засягат и се налага да бъдат реконструирани.

1. Водопроводна мрежа

Съгласно изходните данни на „Софийска вода“ АД, съществуващите водопроводи в участъка от кръговото движение при Околовръстен път до бул. „Панчо Владигеров“ засегнати от строителството на метростанциите водопроводни клонове, ще се реконструират с нови, при спазване на всички действащи Нормативни документи

Всички съществуващи СВО, които се засягат по време на строителство на двете метростанции и метротунелите ще бъдат възстановени и привързани към реконструираните водопроводи.

При строителството на МС 1 с прилежащите стълби, подлези и асансьори към нея ще се засегнат съществуващи водопроводи DN250, DN300 и DN450 чугун. Затова:

След МС 2 се предвижда двупътен тунел, изграден по „открит способ“ с откоси, които засягат съществуващ водопровод DN450-чугун и това ще наложи неговата реконструкция

При кръстовището на бул. "Царица Йоанна" и ул. "Ген. Михаил Савов" по данни на "Софийска вода" АД има съществуваща РЩ за изпускател. Тя се засяга от строителството на метротунела. Мястото на новата шахта изпускател и възелът около нея ще се прецизират в следващ етап на проектиране при изготвяне на надлъжни профили на водопроводите.

В участъка от КМ 0+735.20 /близо до бл. 340/ до ул. „Матей Преображенски“ в югоизточното платно на бул. "Царица Йоанна" минава съществуващ водопровод ф 160-ПЕВП. Той също ще се засегне при изграждането на метротунела /по открит способ с откоси/, МС 2 и ВУ 2 – Люлин.

За да се водоснабдят МС 1 и МС 2 съгласно проект по част В и К - вътрешни инсталации е необходимо да се изградят СВО ф110 - ПЕВП с дължина около 25,00 м /за МС 1/ и СВО ф110 - ПЕВП с дължина около 6,00 м /за МС 2/. Ще се монтира и по един ТСК100. Новите СВО ще се свържат към нови водопроводи съответно - за DN450 - чугун при МС 1 и за ф 160-ПЕВП при МС2.

2. Канализационна мрежа

Съществуващата канализация в обхвата на разработката е изградена и функционира като смесена, при която битовите, производствените и атмосферни води се отвеждат общо.

В участъка от ул. „Панчо Владигеров“ до бул. „Добринова скала“, северно от бул. „Царица Йоанна“ канализацията преминава през частни поземлени имоти, което затруднява нормалното и експлоатационно обслужване.

При кръстовището на бул. „Царица Йоанна“ с бул. „Панчо Владигеров“ западна част, преминава дъждовна канализация, която е в лошо експлоатационно състояние, предприеманите профилактични дейности не дават дълготрайни резултати.

При строителството на МС 1 с прилежащите и стълби, подлези и асансьори към нея в участъка от бул. "Добринова скала" до Околовръстен път ще се засегнат съществуващи канали ф400 - ПП по бул. "Царица Йоанна", ф 800 - Б по ул. „Ицках Грациани“ и ф 500 и 70/105 см по бул. "Добринова скала ".

При изграждането на Вход МС 2 ще се засегне съществуващ канал Ø 315 - ПЕ, който е разположен в тротоара. Компрометираният участък ще се подмени с нов с диаметър ф 300 - ПП и дължина 25,00 м.

В участъка от ВУ 2 - Люлин, заобикаляйки Вход-3 на МС 2 ще бъде изграден нов канал ф 300 мм, който след това върви по локалното платно и достига до КМ 0+930.50. Общата дължина на този канал е 181,00 м.

По югоизточното платно на бул. "Царица Йоанна", в участъка от НАЧАЛО СТАНЦИЯ 2 - КМ 1+051.78 до заустване в същ. канал ф 400 след ВУ 2 - Люлин ще се изгради нов канал ф 300 мм с дължина 88,00 м.

При началото на Ляв коловоз на метротунела /след ВУ 2 - Люлин/ в североизточното платно на булеварда ще се изградят нови канали с диаметри ф 300, ф 400 и ф 500 с обща дължина 289,00 м като отпадъчните води от тях ще заустят в същ. канал 70/105-ЯБ при бул. "Панчо Владигеров".

От КМ 1+143.00 /след ВУ 2 - Люлин/, Десен коловоз на метротунела ще се изпълни тунелно по НАМ на голяма дълбочина /покрытие от 6,50 до 10,00 м над плочата/ и няма да засегне съществуващи канали ф 400 и 80/120-ЯБ в този участък - те ще продължат да функционират.

Всички съществуващи канали в участъка от бул. "Панчо Владигеров" до съществуваща Метростанция „Люлин“ попадат над Десен коловоз и няма да се засегнат при неговото тунелно изграждане.

В настоящите схеми на ИП е прието, че и реконструираната канализационна система ще действа като смесена.

Разглежданата територия попада във водосбора на съществуващ канал ф 1000-III по Околовръстен път.

Засегнатите от строителството на метростанциите канализационни колектори, ще се реконструират с нови, при спазване на всички действащи Нормативни документи.

3. ОТВОДНЯВАНЕ НА ПЪТНИ ПЛАТНА

(дъждовни шахти – ДШ (улични отоци УО))

В настоящият идеен проект, за участъка от Кръгово движение на Околовръстен път до бул. "Панчо Владигеров" по бул. "Царица Йоанна" и локално платно са предвидени да се построят общо 140 броя нови ДШ (спрямо бордюрите съгласно част Пътна).

В т. ч. по участъци както следва:

♦ отводняване на бул. "Царица Йоанна" от Кръгово движение на Околовръстен път (ОТ 827) до бул. "Добринова скала" – 23 бр.

♦ отводняване на бул. "Царица Йоанна" от бул. "Добринова скала" до ул. "Ген. Михаил Савов" – 38 бр.

♦ отводняване на бул. "Царица Йоанна" от ул. "Ген. Михаил Савов" до НАЧАЛО СТАНЦИЯ-2 (КМ 1+051.78) – 47 бр.

♦ отводняване на бул. "Царица Йоанна" от НАЧАЛО СТАНЦИЯ-2 (КМ 1+051.78) до бул. "Панчо Владигеров" – 32 бр.

В следващ етап на проектиране, дъждоприемните шахти, които ще са разположени над станциите следва да се подберат така, че да гарантират 100 % водоплътност.

В участъка от бул. „Панчо Владигеров“ до съществуваща Метростанция - Люлин съществуващите дъждоприемни шахти не се засягат по време на строителство на метрото и остават да функционират.

ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА И ПАРКИНГИ

По трасето на Метрополитена в разглеждания обхват се налага реконструкция на пътното платно по засегнатите съществуващи булеварди и улици. Засегнатите участъци от уличната мрежа са в зоната на новопроектираните Метростанции, като се разглеждат в хронологичен ред от първа към втора. Отделно от това са изследвани и пресичанията с вентилационните установки (ВУ) в същата хронология.

1. Първа метростанция (МС 1)

МС 1 е ситуирана под бул. „Царица Йоанна“ в западна посока в непосредствена близост до кръговото на СОП и на бул. „Добринова скала“.

Строителството на МС 1 ще се изпълни по „открит способ“ с дължина 159.00 m. В периода на строителните работи се предвижда затваряне на ул. „Ицках Грациани“ и бул.

„Добринова скала“, като транспортното движение, ще се пренасочи по обходни улици. По СОП транспортното движение няма да бъде засегнато.

След изграждане на метростанцията се предвижда възстановяване на тротоарната и пътната конструкции и привързване към съществуващата тротоарна и пътна настилки, както и възстановяване на постоянната организация на движение

2.2. Втора метростанция (МС 2)

Втора метростанция е ситуирана под бул. „Царица Йоанна“ в източна посока от МС 1 с входи от северна и южната страна на бул. „Царица Йоанна“ в южна посока в близост до ул. „303-та“.

Строителството на МС 2 ще се изпълни по „открит способ“ с дължина 164.00 m. В периода на строителните работи се предвижда затваряне на ул. „303-та“, като транспортното движение, ще се пренасочи по обходни улици.

Заедно с изграждането на тунелния участък от МС 1 до МС 2 и МС 2, от бул. „Добринова скала“ до бул. „П. Владигеров“ в съответствие с регулационния план се предвижда изграждане и на бул. „Царица Йоанна“. Дължината на проектирания участък е 1181 метра с по две пътни платна по 10 м и разделителна ивица от 2 м. След приключване на пътните работи, ще се въведе нова постоянна организация за движението.

Предвидени изкопни работи, предполагаема дълбочина на изкопите

Съгласно проекта предвидените изкопни работи са при: котлованите за: МС 1 и МС 2, ВУ 1, 2, и тунелната проходка.

Изкопаните земни маси ще се използват за оформяне на обратни насипи и ландшафтно композиционно оформяне около станциите. Излишните такива ще се транспортират след получаване на съответното разрешение.

➤ Ползване на взрив

Няма да се използва. Не се предвиждат взривни работи.

➤ Опазване на околната среда

Инвестиционното предложение е съобразено с изисквания за опазване на околната среда съгласно ЗООС и подзаконовите нормативни актове.

При строителството на Инвестиционното предложение се очаква дискомфорт в околната среда в незначителни размери и изключително локален обхват.

В резултат на неговата реализация:

- не се очаква отрицателно въздействие върху околната среда от генерираните отпадъци;
- ще доведе до намаляване натоварения автомобилен трафик в район „Люлин“ и улесни начина за придвижване в Столицата.
- Ще повлияе положително върху: архитектурния и ландшафтен облик на района.
- Ще се намалят емисиите на вредни вещества в атмосферния въздух вследствие намаленото използване на автомобилни горива и вторичен унос на прах от пътните артерии от тяхното движение. Доказано е, че експлоатацията на метрото влияе силно положително върху качеството на въздуха.

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 ;

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

Инвестиционното предложение е ново и е в съответствие с Общия устройствен план по част „Коммуникационно транспортна система - масов градски релсов транспорт“ за разширение на мрежата на Софийски метрополитен. В него се предвижда, разклонение от МС „Люлин“ в западна посока към СОП под бул. „Царица Йоанна“.

С въвеждане в експлоатация на Инвестиционното предложение, общата превозна способност на участъка се предвижда да бъде 20 000 пътника/ден. От транспортния метрокомфорт ще се ползват не само живущите в този район, но и всички жители на – кв. Филиповци, Квартал Божурище и от пристигащите в гр. София хора от Западна и Югозападна България.

При реализацията на инвестиционното предложение не се предвижда:

- изграждането на складови и заготвителни площадки;
- използването на подземни води или местни водоизточници за питейни или промишлени цели;
- не се предвижда влагането и използването, като суровини и материали на опасни вещества-взривни, лесно запалими и др.
- При строителството на метротрасето и метростанциите с прилагане на "открит способ" преди изкопните работи се предвижда временно изместване на инженерно техническите подземни комуникации.

3.2 Необходимост от издаване на съгласувателни/разрешителни документи по реда на специален закон, орган по одобряване/разрешаване на инвестиционното предложение по реда на специален закон

По отношение на приложимата процедура по реда на глава 6 от ЗООС и основания: чл. 93, ал. 1, т. 1 и чл. 93, ал. 3 от същия закон инвестиционното предложение в неговата цялост подлежи на процедура по преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС.

Компетентен орган за произнасяне с решение за или становище за преценка необходимостта от ОВОС във връзка с настоящото уведомление за ИП, съгласно Наредбата за условията и реда за извършване на ОВОС по чл. 81, ал. 1, т. 1 от ЗООС е Министър на МОСВ.

По отношение на изискванията на чл. 31 от Закона за биологичното разнообразие (ЗБР). Инвестиционното предложение е в обхвата на чл. 2, ал. 1, т. 1 от Наредбата за

условията и реда за извършване на оценка за съвместимостта на планове, програми и проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони (Наредба за ОС, ДВ, бр. 731/2007, изм. и доп.). Подлежи на процедура по оценка за съвместимостта му с предмета и целите на опазване на защитени зони от мрежата "Натура 2000" по реда на чл. 31, ал. 4 във връзка с ал. 1 от ЗЕР. Компетентен орган за произнасяне с решение е Министър на МОСВ.

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.

Имотът е публична общинска собственост с обща площ 26 555 м².

Инвестиционното предложение попада в Югозападен регион, област София (столица), Столична община, район „Люлин“

Границите на проекта за изграждане в този участък от Първа метролиния, разклонение от МС „Люлин“ в западна посока към СОП под бул. „Царица Йоанна“. Подземно трасе с дължина 1.6 км с две метро станции са съгласно изменение на ОУП на СО.

След приключване на строителството следва да се възстановят съгласно проекта по части: вертикална планировка, озеленяване и археология при необходимост.

➤ Близост до или засягане на елементи на Националната екологична мрежа (НЕМ)

➤ Площадката на метротрасето и МС не попадат на територията на потенциална защитена зона от екологичната мрежа "Натура 2000". В близост до нея не се засягат елементи на Националната екологична мрежа (НЕМ).

➤ Не са установени:

- чувствителни, влажни, уязвими или защитени зони.
- не попадат, изградени санитарно охранителни зони и съоръжения за питейно водоснабдяване или около водоизточници на минерални води.

➤ Обекти подлежащи на здравна защита

ИП е свързано с изграждане на подземна инфраструктура и не се очаква да влияе отрицателно върху обекти, подлежащи на здравна защита.

➤ Територии за опазване на обектите на културното наследство. Опазване на културното и археологическо наследство

На територията на кв. „Люлин“ на отстояние над 200 м от трасето на метростанция е разположен Храм „Св. Климент Охридски“. Същият е в близост до метростанция, спирки и търговски части. Привлича жителите и гостите на квартала с красивата си архитектура, а стените и тавана са изрисувани много красиво. В двора

на храма има красива градинка с обособени пейки, както и малък детски кът, което го прави предпочитано място за разходки:

Към проектната разработка на ИП, следва да се изготви опорен план с трасето на отклонението от първа метролиния МС „Люлин“ с означаване обхвата на всички обекти защитени от Закона за Културното наследство през чиято граница преминава, както и вертикален разрез с проектните коти в дълбочина съотнесени към кота терен.

Осъществяването на инвестиционното предложение е възможно да се реализира при спазване на дадените препоръки за недопускане нанасяне на щети на неразкрити досега археологически паметници на културата в близост и обсега на територията на обекта.

➤ **Опазване на озеленените площи и декоративната растителност**

Извършена е Експертна оценка на съществуващата дървесна растителност във връзка с изготвяне на проект по част Паркоустройство на обект „ИП за отклонение от Първа метролиния от МС „Люлин“ до Околовръстен път с две МС.

Оценката е съобразена с изискванията на Наредба № 1 от 10.03.1993 г. за опазване на озеленените площи и декоративната растителност и Наредбата за изграждане, поддържане и опазване на зелената система на Столична община /приета с Решение № 950 от Протокол № 120 от 11.10.2007 г., като Наредба за изграждане и опазване на зелената система на територията на СО/.

Целта на оценката е да се определи фитосанитарното състояние на дървесната растителност, при което се констатира:

✓ Дърветата в лошо здравословно и естетическо състояние са 2 бр. (5%) 1 туя и 1 джанка. Дърветата в средно състояние са 8 бр. (22%) 1 джанка, 1 акация, 1 върба, 1 липа, 2 ясена, 2 туи. Дърветата в добро състояние са 27 бр. (73%). Самонастилялата се растителност е (43%).

Дърветата, които попадат в предвиденото за разширяване пътно платно, върху застрояването и в обхвата на изкопа са 7 броя – 4 джанки, 2 липи и 1 шестил. Една от джанките е в лошо състояние, а останалите дървета са в добро състояние.

✓ Застрашената растителност, т.е. тези които са в непосредствена близост до застрояването (под 5 м) е 1 брой ясен. Това дърво е в добро състояние.

При изготвяне на проекта ще бъде заложена компенсираща растителност, с озеленяване и благоустрояване на площадките в района МС и свободните терени.

➤ **Схема на нова или промяна на съществуваща пътна инфраструктура**

При строителството на компонентите на Инвестиционното предложение се предвижда изграждане от бул. "Добринова скала" до бул. "Панчо Владигеров" по действащата регулация на бул. "Царица Йоанна" върху новоизградения тунелен участък и МС 2.

Ще се анализира възможността и степента на ползване на наличната подземна инфраструктура,

Извозването на земни маси и строителни отпадъци ще се извършва по СОП, Северна скоростна тангента до депо „Враждебна“ Ще бъде изготвен проект за временна организация на движението.

Реализацията на инвестиционното предложение няма да има трансгранично въздействие.

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 водовземане или ползване на повърхностни води, и/или подземни води, необходими количества, съществуващи съоръжения или необходимост от изграждане на нови)

Обектът на инвестиционното предложение е линеен тип строително съоръжение с функционално транспортно предназначение и няма производствен характер. При строителството се предвижда влягането на готови строителни конструкции и материали, доставени от специализирани фирми до местата за влягане.

В количествената сметка на проекта са представени необходимите материали за строителните работи.

При експлоатацията му ще се използва електроенергия и вода, няма да се нуждае от други природни ресурси и суровини.

За нуждите на обекта по време на строителство и експлоатация няма да се използват повърхностни води и/или подземни води.

Вода за промишлени нужди не е необходима и няма да се ползва.

Водоснабдяване

Водовземане за питейни, битови и ПП нужди ще се ползва чрез обществено водоснабдяване - В и К мрежа.

Обектът обхваща следните водоснабдителни зони/DMA/ и зони с редуциране на налягането във водопроводната мрежа /PMA/.

DMA 303 - Захранването на зоната е от резервоар Модерно предградие. Обхваща територията на ж.к. „Люлин“ 3 микро район, малка част от Люлин център и съседна част от Люлин – разширение запад Резервоар Модерно предградие е разположен в северната част на кв. „Факултета“, кота терен 567 м.

DMA 304 - Захранването на зоната е от резервоар Модерно предградие. Обхваща територията на ж.к. „Люлин“ 1 микр район.

DMA 305 - Захранването на зоната е от резервоар Модерно предградие. Обхваща по голяма част територията на микрорайон „Люлин“ – център.

DMA 306 - Захранването на зоната е от резервоар Модерно предградие. Обхваща територията на ж. к. „Люлин“ - 8, 9 и 10 микро райони.

Енергийни ресурси. Електроснабдяване.

Електроснабдяването на строителната площадка се предвижда да се извършва чрез временно отклонение от столичната електропреносна мрежа.

Необходимото количество електроенергия и съоръжения ще може да се прецени след изготвяне на Идеиния проект.

Отопление, вентилация и климатизация

В съответствие с дължината на участъка и типът на метростанциите (подземни) ще се направят необходимите разчети и проектират станционните и междустанционни вентилационни уредби с реверсивни вентилатори с електромагнитна спирачка и с вградено шумопоглъщане, без оросителна инсталация, като се спазват необходимите параметри на въздуха съгласно действащите нормативи.

Според архитектурното разпределение на метростанциите при проектиране системите за местна вентилация на технологичните и служебни помещения се търсят най-икономичните решения на схемите за местна вентилация с оглед избягване на дългите въздуховодни трасета. Въздухавземането и въздухоизхвърлянето се проектира с общото архитектурно решение на метростанциите.

Отоплението на служебните помещения ще се проектира с ел. радиатори. Отоплението на технологичните помещения, се проектира с индивидуални климатизатори, съобразно местната вентилация и обема на помещенията. На входовете и изходите към вестибюлите се проектират топловъздушни завеси.

Организация на комуникационните системи

Отклонението от Първа метролиния от МС "Люлин" организационно е обвързан с цялостната комуникационна система от Първа метролиния. Предвижда се към всички метростанции по бъдещото трасе да се изградят:

- Пожароизвестителна система;
- Система за видеоконтрол;
- Система за таксуване на пътниците;
- Система за влакова радиовръзка;
- Озвучително-оповестителна система;

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

Източници на Неорганизираните емисии - площни

По време на строителството

Може да се очакват незначителни по обхват и интензивност неорганизираните прахогазови емисии от: работата на строителната механизация и други дейности по СМР, като изкопи на котлованите, както и от двигателите на МПС, използвани за транспорт на товарите, т.е. за обслужване на строителните дейности по подготовка на площадката за експлоатация. Въздействието върху качеството на атмосферния въздух (КАВ) от тези емисии, ще бъде кратковременно и локално - в рамките на обекта.

По време на експлоатация

Не се очакват прахови и газови емисии от дейността на обекта.

Интензивно миришещи вещества

Обекта няма да бъде източник на интензивно миришещи вещества.

Състоянието на КАВ в района на площадката е такова, че може да поеме емисиите от реализацията на инвестиционното предложение, които са пренебрежимо малки.

Реализирането на обекта е с положителен ефект върху градската среда на Столицата и няма да промени КАВ.

Физични Фактори - шум и вредни лъчения в атмосферния въздух

Очаква се нивата на шум по време на строителството да оказват по изразено негативно въздействие предимно върху работещите на строителната площадка и на водачите на строителните машини

По време на експлоатацията за живеещите в района шумовото въздействие от метроучастъка не се очаква да надвишава санитарните норми. Зоната на акустичен дискомфорт е от порядъка на 20-40 м, поради което не се налага вземане на специални предпазни мерки за обитателите в околните жилищни райони.

Вредни лъчения не се очакват.

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

Преди началото на строителните и изкопни работи на площадката, се извършва проверка с контролните органи за наличните храсти и саморасли дървета по трасето и терена на площадките около метростанциите. След оценка на растителността и

получаване на съответното разрешение от Районния кмет, площадката ще бъде почистена, отпадъците извозени до съоръженията за третиране съгласно вида им растителни, инертни, битови и т.н.

Преди протокол обр. 2А кмета на район „Люлин“ издава направление и маршрут за извозване на строителните отпадъци и земни маси генерирани от строежа.

При извършването на СМР не се предвижда изграждането на складови и заготвителни площадки. Всички суровини и материали се планира да се доставят в готов вид за влагане без да се складираат или депонират.

Генерирани отпадъци по време на строителството и третиране

При изкопни работи по време на строителството на обекта отпадат значителни количества земни маси с различни характеристики. Почвите и камъните от изкопните работи с код 17 05 04 се предвижда да се сортират, като строителни отпадъци и да се извозват на депо за земни маси определено от Столична община по одобрена в общината процедура. Транспорта ще се извърши с покрити автосамосвали.

По време на строителството не се предвижда организирането на временни депа, като изнасянето и транспортиране на земните маси става едновременно с изкопаването им.

По време на изкопните работи, там където е възможно ще се изземва разделно хумусният слой с цел рекултивация на нарушените терени около метростанциите.

Генерираните строителни отпадъци от (бетон, тухли и други строителни материали), ще се събират разделно в границите на строителната площадка и своевременно се транспортират до депо Враждебна за последващо третиране – оползотворяване/обезвреждане на депо за строителни отпадъци.

При работата на строителната техника не се очаква отделянето на отпадъци и опасни вещества. Предвижда се забрана на ремонтно възстановителни работи в обхвата на строителните площадки, при необходимост такива ще извършват в специализирани сервиси на фирмите изпълнители.

Проблем при доставката на горива и смазочни материали може да възникне от случаен разлив при транспортирането и зареждането им, което ще има ограничено въздействие с локален обхват.

Проблем при доставката на насипни и течни материали /каменна фракция, асфалт, строителни разтвори и др./ може да възникне при непланирано или аварийно разливане, което ще формира строителни отпадъци с локален обхват.

Не се предвижда доставката на експлозивни или други опасни вещества, при които се изискват специални условия на транспорт и съхранение.

При строителството на метростанциите и метротрасето се очаква да се формират минимални количества битови отпадъци, които ще се събират разделно и извозват от фирмите концесионери. На площадките да нуждите на персонала ще се поставят химически тоалетни и контейнери за битови отпадъци.

Генерирани отпадъци по време на експлоатация и третиране

По време на експлоатация на метроучастъка с отклонение към район „Люлин“ не са очаква да се формират твърди и строителни отпадъци. Очакваните количества генерирани отпадъци по време на експлоатация са смесени битови отпадъци и от ремонти представени в следващата таблица в съответните кодове съгласно Наредба № 2 за класификация на отпадъците / 2014 г. за по нататъшно третиране, обезвреждане/ оползотворяване.

Таблица за очаквани генерирани отпадъци по време на експлоатация

№	Код на отпадъка	Наименование
1	15 01 01	хартиени и картонени опаковки
2	15 01 02	пластмасови опаковки
3	15 01 04	метални опаковки
4	20 03 06	отпадъци от почистване на канализ. системи
5	20 03 06	смесени битови отпадъци

Предвижда се забрана на ремонтно възстановителни работи в обхвата на строителната площадка, при необходимост такива ще се извършват в специализирани сервиси на фирмите изпълнители .

Възможните замърсявания са от опаковки: хартиени, картонени метални и пластмасови, които се събират в кошчета и трябва периодично да се почистват. При почистване и миенето на метростанциите и тунелите се очаква отделяне на отпадъци от канализационни системи, които се класифицират като битови отпадъци. Очаква се техните количества да са незначителни, които след събирането им да се извозват на депо за битови отпадъци.

Същите ще се събират разделно и предават на фирма с разрешително, съгласно договори.

9. Отпадъчни води: (очаквано количество и вид на договори формираните отпадъчни води по потоци (битови, промишлени и др.), сезонност, предвидени начини за третирането им (пречиств. станция/съоръжения др.), отвеждане и заустване в канализ. с-ма/повърхностен воден обект/водопълтна изгребна яма и др.)

В геоморфоложко отношение районът, където предстои да се изгради новата отсечка от Софийското метро, попада върху високата, надзаливна тераса на река Какач. Надморската височина в рамките обследвания терен е относително постоянна.

В изследваната част от геоложкия разрез не е установено наличието на подземни води. Такова може да се очаква на дълбочина над 15,0 m от теренната повърхност. Като цяло проучваният участък е изграден от изкуствени насипи, кватернерни и неогенски отложения. В тези почви са формирани порови, слабонапорни до напорни подземни води, които образуват поток с главно направление на североизток.

Подхранването на подземните води се осъществява от инфилтрация на валежни и повърхностни води. Дренирането се извършва по естествен начин в речно-овражната система (река Какач) и по изкуствен път – чрез вододобивни съоръжения.

Естественият наклон на терена е насочен на север - североизток по посока на река Какач. Естествените теренни форми до голяма степен са променени при миналото строителството на сгради и пътища в района. Промени в естествения облик на терена са настъпили и при депонирането в района на почви от съседни имоти и строителни отпадъци.

Водоснабдяване, водопровод и канализация

За нуждите на обекта по време на строителство и експлоатация няма да се използват повърхностни и /или подземни води .

По време на строителството се предвижда организирането на временни площадкови водопреносни мрежи за питейни и битови цели с минимална консумация .

Водоснабдяването на метростанциите по време на експлоатация с питейнобитови води, и води за противопожарни нужди ще се осигурява чрез водопровод, захранен от столичната водопреносна мрежа, съгласно договор .

В съответствие с местоположението на метростанциите разработените схеми на инженерните мрежи в ИП ще се проектират външните ВК връзки.

При възможност за гравитачна канализация към уличната мрежа ще се предвидят канализационни клапи в шахтите за връзка с уличната канализация.

Според архитектурното разпределение и междустанционното разстояние ще се проектират необходимите станционни и транзитни водоотливни станции и тунелен водопровод за противопожарни нужди със съответните противопожарни касети и пожарни хидранти. На водомерните възли ще се предвидят байпасни връзки с ел. задвижки. При входовете са проектирани помпени станции, свързани с уличната канализация, оборудвани с по 2 бр. помпи. Станционните водоотливни станции на подземните станции ще се проектират с помпи и транзитните също. Във всяка водоотливна станция към

напорния водопровод ще се предвиди резервно отклонение за включване на допълнителна помпа. Санитарните възли трябва да имат взривоустойчив резервоар с люк.

По опазване чистотата на водите

За да се предотврати замърсяването с кал и земни маси се предвижда на изхода на строителния обект да се организира площадка за почистване и измиване гумите на транспортните средства с оборотна вода снабдена с каломаслоуловител предвидено е зареждането с вода за съоръжението от столичната водоснабдителна мрежа. Пречистените води ще се заустват в съществуващата канализационна инфраструктура. За формираните битово фекални води от санитарните възли на метростанциите и по време на експлоатацията и периодично измиване на площадките е предвидена система за тяхното улавяне и контролирано изпускане в колекторните шахти на канализационната система на гр. София съгласно проекта.

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 обекта не се предвиждат взривни работи, следователно не се предвижда и доставка на експлозивни или други опасни вещества, които изискват специални условия на транспорт и съхранение.

При работа на строителната техника не се очаква отделянето на опасни отпадъци и опасни вещества, защото обслужването на строителната техника ще бъде извън строителния обект.

Не се очаква опасни химични вещества да бъдат налични на площадката на метростанцията по време на строителството, и по време на експлоатацията включително и такива по приложение № 3.

Дейността на обекта не попада в обхвата на Наредбата за предотвратяване на големи аварии и ограничаване на последствията от тях.

С инвестиционното предложение не се предвиждат дейности по съхранение и работа с опасни вещества в количества изискващи издаване на разрешително по чл. 104 от ЗООС.

I. Моля да ни информирате за необходимите действия, които трябва да предприемем, по реда на глава шеста от ЗООС.

II. Прилагам:

1. Доказателство за уведомяване на населението за инвестиционното предложение чрез сайта на „Метрополитен“ ЕАД;

2.1 Разрешение за ползване №196/ гр.София 21.12.1997г. на строеж Метро-София Първи експлоатационен участък от км 0+441 до км 6+700 – като транспортно съоръжение.

2.2. Снимки (от Google Earth) с местоположение общ изглед на терена -сегашно състояние на площадката.

2.3. Чертежи:-трасе и профил по ляв и десен коловоз на идеен проект за отклонението от 1-ва метролиния – МС „Люлин“ до Околовръстен път с две МС.

3. Уведомлението и приложенията към него на Електронен носител – 2 бр.

4. Желая да получавам електронна кореспонденция във връзка с предоставяната услуга на посочения от мен адрес на електронна поща.

Уведомил,

.....
Николай Найденов
Изпълнителен директор

.....
Диляна Иванова
Председател на СД