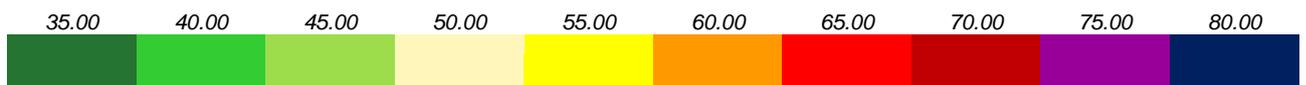
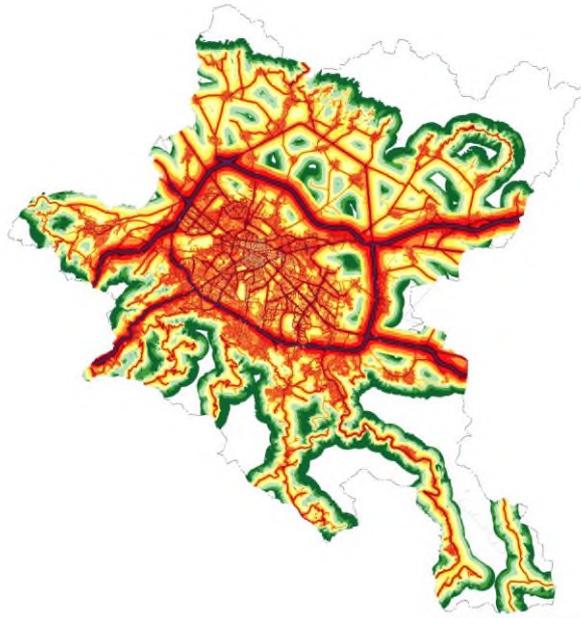


# АКТУАЛИЗИРАНЕ НА ПЛАН ЗА ДЕЙСТВИЕ ЗА УПРАВЛЕНИЕ, ПРЕДОТВРАТЯВАНЕ И НАМАЛЯВАНЕ НА ШУМА В ОКОЛНАТА СРЕДА НА АГЛОМЕРАЦИЯ СОФИЯ ОТ 2020 Г.

НОЕМВРИ 2025 Г.



за СПЕКТРИ ЕООД:

.....  
/инж. Борис Михайлов/

В СЪОТВЕТСТВИЕ СЪС ЗАКОНА ЗА ЗАЩИТА ОТ ШУМА В ОКОЛНАТА СРЕДА И ДИРЕКТИВА НА ЕС 2002/49/ЕО

№	СЪДЪРЖАНИЕ	СТР.
1	ВЪВЕДЕНИЕ	5
□2	Предмет на настоящата разработка по актуализация на плана за действие за управление, предотвратяване и намаляване на шума в околната среда на агломерация София. Предпоставки	10
3	Описание на агломерация София (местоположение, площ, население). основните източници на шум, свързани с превишаване на граничните стойности на даден показател за шум ( <i>т. 1 според чл. 17 (1) от Наредба за изискванията към разработването и съдържанието на Стратегическите Карти за Шум и към Плановете за действие</i> )	11
4	Органи на местната власт, отговорни за изпълнението на мерките ( <i>т. 2 според чл. 17 (1) от Наредба за изискванията към разработването и съдържанието на Стратегическите Карти за Шум и към Плановете за действие</i> )	44
5	АНАЛИЗ и оценка на шумовото натоварване през последните 5 години ( <i>т. 3 според чл. 17 (1) от Наредба за изискванията към разработването и съдържанието на Стратегическите Карти за Шум и към Плановете за действие</i> )	48
6	Анализ на причините за превишаване на граничните стойности на показателите за шум ( <i>т. 4 според чл. 17 (1) от Наредба за изискванията към разработването и съдържанието на Стратегическите Карти за Шум и към Плановете за действие</i> )	68
7	Резюме на резултатите от стратегическите карти за шум ( <i>т. 5 според чл. 17 (1) от Наредба за изискванията към разработването и съдържанието на Стратегическите Карти за Шум и към Плановете за действие</i> )	77
8	Описание на предприетите мерки за намаляване на шумовото натоварване, както и описание на мерките, които са в процес на подготовка ( <i>т. 6 според чл. 17 (1) от Наредба за изискванията към разработването и съдържанието на Стратегическите Карти за Шум и към Плановете за действие</i> )	107
9	Оценка на предприетите мерки – намален брой на засегнатите от шум хора в резултат от изпълнението на мерките за намаляване на шумовото натоварване ( <i>т. 7 според чл. 17 (1) от Наредба за изискванията към разработването и съдържанието на Стратегическите Карти за Шум и към Плановете за действие</i> )	141
10	Отделяне на районите, в които има превишаване на граничните стойности на шума, както и формулиране на приоритетните проблеми, които трябва да бъдат решени /включително обоснован избор на приоритетни райони, които следва да бъдат обхванати от настоящия план за действие/ ( <i>т. 8 според чл. 17 (1) от Наредба за изискванията към разработването и съдържанието на Стратегическите Карти за Шум и към Плановете за действие</i> )	150
11	Формулиране на необходимите действия за подобряване на акустичната обстановка в краткосрочна, средносрочна и дългосрочна перспектива, отговорни лица и/или институции, срокове (междинни и краен), стойност, начин на финансиране ( <i>т. 9 според чл. 17 (1) от Наредба за изискванията към разработването и съдържанието на Стратегическите Карти за Шум и към Плановете за действие</i> )	169

12	Анализ на очакваното подобряване на акустичната обстановка, намаляване на експозицията на отделните групи от населението и редуциране броя на засегнатото население в резултат от изпълнението на всяка от формулираните мерки. ( <i>т. 10 според чл. 17 (1) от Наредба за изискванията към разработването и съдържанието на Стратегическите Карти за Шум и към Плановете за действие</i> )	184
13	Подреждане по приоритет на отделните мерки според очакваното подобряване на акустичната обстановка, намаляване на експозицията на отделните групи от населението или намаляване броя на засегнатите граждани. ( <i>т. 11 според чл. 17 (1) от Наредба за изискванията към разработването и съдържанието на Стратегическите Карти за Шум и към Плановете за действие</i> )	189
14	Определяне на проектите, които се предвижда да бъдат реализирани през следващите 5 години, включително и проекти, съдържащи мерки за запазване на тихите зони. ( <i>т. 14 според чл. 17 (1) от Наредба за изискванията към разработването и съдържанието на Стратегическите Карти за Шум и към Плановете за действие</i> )	191
15	Финансова информация, ако има такава, бюджетни пера, ефективност на разходите. ( <i>т. 15 според чл. 17 (1) от Наредба за изискванията към разработването и съдържанието на Стратегическите Карти за Шум и към Плановете за действие</i> )	195
16	Критерии за оценка на изпълнението и очакваните резултати от плана за действие. Индикатори за изпълнение на всяка мярка от плана за действие и очаквани резултати. ( <i>т. 16 според чл. 17 (1) от Наредба за изискванията към разработването и съдържанието на Стратегическите Карти за Шум и към Плановете за действие</i> )	198
17	Резюме не по-дълго от 10 страници. ( <i>т. 17 според чл. 17 (1) от Наредба за изискванията към разработването и съдържанието на Стратегическите Карти за Шум и към Плановете за действие</i> )	198
П1	Приложение № 1 - Входна информация – приложена е в електронния вариант на проекта.	
П2	Приложение № 2 – картова информация, („конфликтни карти“)	
П3	Приложение № 3 — шумови бариери (кратка информация)	
П4	Приложение № 4 - електронно приложение на файла	

## ИЗПОЛЗВАНИ СЪКРАЩЕНИЯ

СКШ – Стратегическа Карта за Шум  
ПД – План за Действие  
ПДШ - План за действие за намаляване на шумовото замърсяване в околната среда  
ЗЗШОС – Закон за защита от шум в околната среда  
ЕС – Европейски Съюз  
ЕК – Европейска комисия  
СЗО – Световна здравна организация  
СО – Столична Община  
СОС – Столичен Общински Съвет  
МОСВ – Министерство на околната среда и водите  
МЗ – Министерство на здравеопазването  
ИАОС - Изпълнителна агенция по околна среда  
СРЗИ - Столична регионална здравна инспекция  
„ЦГМ“ ЕАД – Център за градска мобилност ЕАД  
ДП НКЖИ - ДП „Национална компания железопътна инфраструктура“  
БДЖ – Български Държавни Железници  
ДП “РВД” – Държавано предприятие „Ръководство на въздушното движение“  
НСИ – Национален статистически институт  
ЛМПС – леки моторни превозни средства (< 3,5t)  
МПС – моторни превозни средства  
ЕПС – електрически превозни средства  
ЕСГРАОН – Единна система за гражданска регистрация и административно обслужване на населението  
ХЗЗ - Хигиенно-защитна зона  
КР – Комплексни разрешителни  
ГД ГВА – Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“  
ТМПС – тежки моторни превозни средства (< 3,5t)  
ПС – превозни средства  
СОП – Софийски околовръстен път  
ЗОП – Закон за обществени поръчки  
ОП – оперативна програма  
ВС – въздухоплавателни средства  
ИКАО - Международната организация за гражданска авиация  
ISO/TC 43 - Стандартизация в областта на акустиката, включваща методи за измерване на акустичните явления, тяхното генериране, предаване и приемане и всички аспекти на тяхното въздействие върху човека и неговата среда.

## АКТУАЛИЗИРАНЕ НА ПЛАН ЗА ДЕЙСТВИЕ ЗА УПРАВЛЕНИЕ, ПРЕДОТВРАТЯВАНЕ И НАМАЛЯВАНЕ НА ШУМА В ОКОЛНАТА СРЕДА НА АГЛОМЕРАЦИЯ СОФИЯ ОТ 2020 Г.

### 1. ВЪВЕДЕНИЕ

В съответствие с разпоредбите на Закона за защита от шума в околната среда (ЗЗШОС), който въвежда изискванията на Директива 2002/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 25 юни 2002 година относно оценката и управлението на шума в околната среда, Столична община разработва План за действие за управление, предотвратяване и намаляване на шума в околната среда на агломерация София. Планът се актуализира периодично на всеки 5 години. В Плана за действие се предвиждат мерки за ограничаване на шумовото въздействие и подобряване на акустичната среда. Разработването му отчита всички актуални програмни документи на Столична община, както и данни от компетентните институции и измервателни станции.

Министерството на здравеопазването ръководи Националната система за анализ, оценка и контрол на шума в урбанизираните територии. В рамките на тази система, Столичната регионална здравна инспекция (СРЗИ) извършва ежегодни измервания на шума в София. Резултатите от мониторинга, с измерените нива на шума по пунктове, се публикуват в годишните доклади на СРЗИ и се предоставят на Столична община.

Като основно летище по смисъла на ЗЗШОС, шумовото въздействие на летище „Васил Левски“ също се отчита при актуализиране на Плана за действие.

Министерството на околната среда и водите обобщава данните и организира предоставянето на информацията към Европейската комисия относно изпълнението на плановете за действие.

#### **Актуализация на стратегическата карта за шум**

Целта на настоящата актуализация е да се направи преглед и развитие на дейностите и мерките по управление, ограничаване и намаляване на шумовото натоварване в околната среда. Това се базира на **актуализираната през 2023 г. Стратегическа карта за шум(СКШ)**. В изпълнение на разпоредбите на ЗЗШОС, последната приета стратегическа шумова карта за агломерация София е разработена и **одобрена с Решение № 834 от 14.09.2023 г. на Столичен общински съвет**. Новите мерки следва да се съобразяват с научните изследвания, които показват, че шумовото въздействие върху човешкото здраве започва да се проявява при по-ниски нива на шума, отколкото се предполагаше по-рано.

#### **Нови подходи за намаляване на шума**

Освен традиционните мерки като шумозащитни стени и подобряване на пътната настилка, София започва да прилага по-съвременни стратегии:

- **Разширяване на велоалеите** – към **2024 г.** велосипедната мрежа в София надхвърля **60 км**. Изграждането на нови велотрасета не само подобрява мобилността, но също така допринася за намаляване на трафика и съответно – на шума от автомобилите.
- **"Тихи зони" в градската среда** – продължава разширяването на парковите зони и райони с ограничен автомобилен достъп, с цел намаляване на акустичното натоварване.
- **Поетапно въвеждане на електрически автобуси и трамваи** – за да се ограничи шумовото замърсяване от градския транспорт.

## **А. ВЪЗДЕЙСТВИЕ НА ШУМА ВЪРХУ ЧОВЕКА**

Шумът действа като стресов фактор и атакува почти всички органи и системи на човешкия организъм. Сред неблагоприятните фактори на урбанизираната среда той се отличава с разнообразното си влияние. В допълнение, въздействията на шума се увеличават, когато влизат във взаимодействие с други стресови фактори на околната среда, например замърсяването на въздуха и химикалите. Това особено важи за градските зони, където повечето от тези стресови фактори съществуват едновременно.

Шумът оказва въздействие върху:

- **централната нервна система** – нервна преумора, психични смущения в паметта, раздразнителност;
- **вегетативната нервна система** – усилен тонус, който може да доведе до редица сърдечни, циркулаторни и други прояви;
- **сърдечно-съдовата система** – изменения в сърдечния ритъм (тахикардия), вазоконстрикция и други промени, които водят до повишаване на артериалното налягане;
- **дихателната система** – изменение на респираторния ритъм;
- **храносмилателната система** – забавяне на пасажа на храната в стомашно-чревния тракт и различни по степен и вид увреждания на стомаха и червата;
- **ендокринната система** – изменение на количеството на кръвната захар, повишаване на основната обмяна, задържане на вода в организма;
- **слуха** – при над 80 dB настъпва невъзвратно увреждане на слуховия анализатор, а при над 120 dB – пълна глухота, която понякога настъпва изведнъж.

Бурното урбанизиране и инфраструктурно развитие е характерно за повечето агломерации в Европейския съюз. То е свързано със значителното увеличение на нивата на замърсяване на околната среда и в частност с

експозиция на гражданите с надгранични стойности на ошумяване. СЗО изтъква факта, че шумът в околната среда е много важен фактор за здравето на хората – **втори по вредност** след замърсяването на въздуха.

### Според данни на Европейската агенция за околна среда (ЕЕА):

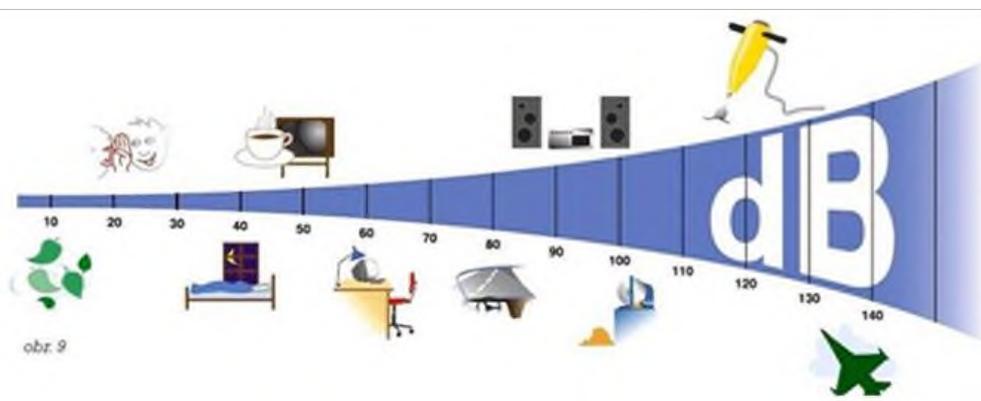
- Около 20% от населението на Европа е изложено на постоянен шум при нива, които са вредни за тяхното здраве, което представлява над 100 милиона европейци.
- Дългосрочното излагане на шум в околната среда допринася за 48 000 нови случая на исхемична болест на сърцето годишно и за 12 000 случая на преждевременна смърт.
- 22 милиона души страдат от високи нива на хронична раздразнителност, а 6,5 милиона – от сериозни хронични смущения на съня.

### Б. ПОКАЗАТЕЛИ ЗА ШУМ И ГРАНИЧНИ СТОЙНОСТИ

Показателите за шум са физични величини, чрез които се определя шума в околната среда, като се отчитат границите и степента на дискомфорт на жителите, изложени на шум, в зависимост от характера на шума, времето на денонощието, предназначението на помещенията за обитаване, характера на териториите и зоните в и извън урбанизираните територии.

Съгласно препоръките на ISO/TC 43, при нормирането – нивата на шума се разделят на следните степени:

- Шум, чието ниво е  $> 120$  dB(A), се счита, че поврежда слуховите органи;
- Шум с ниво  $100\div 120$  dB за ниските честоти и  $80\div 90$  dB за средните и високите честоти може да предизвика необратими изменения в органите на слуха и при продължително въздействие да доведе до болестно състояние;
- Шум с ниво  $50\div 80$  dB(A) затруднява разбираемостта на говора;
- Шумове с нива около  $50\div 60$  dB(A), оказват вредно влияние върху нервната система на човека и смущават неговия труд и почивка.



Фиг. а.1.1 Шумови нива

Нормирането на шума в Република България се извършва с: **Наредба № 6 от 26.06.2006 г. за показателите за шум в околната среда**, отчитащи степента на дискомфорт през различните части на денонощието, граничните стойности на показателите за шум в околната среда, в помещенията на жилищни и обществени сгради, в зони и територии, предназначени за жилищно строителство, рекреационни зони и територии и зони със смесено предназначение, методите за оценка на стойностите на показателите за шум и на вредните ефекти от шума върху здравето на населението (Загл. изм. – ДВ, бр. 100 от 2021 г., обн., ДВ, бр. 58 от 18.07.2006 г., посл. изм. и доп. бр. 24 от 25.03.2022 г., в сила от 25.03.2022 г.);.

Показателите за шум, предмет на тази наредба, са дневно **Lден**, вечерно **Lвечер**, нощно **Lнощ** и денонощно **L24** ниво на шума.

**Дневният период** включва времето от **7 до 19 ч.** (с продължителност 12 часа), **вечерният период** включва времето от **19 до 23 ч.** (с продължителност 4 часа) и **нощният период** - времето от **23 до 7 ч.** (с продължителност 8 часа). Граничните стойности на нивата на шума са дадени в таблицата по долу.

#### Гранични стойности на нивата на шума в различните територии и устройствени зони в урбанизираните територии и извън тях

№	Територии и устройствени зони в урбанизираните територии и извън тях	Еквивалентно ниво на шума в dB(A)		
		ден	вечер	нощ
1	Жилищни зони и територии	55	50	45
2	Смесени централни градски части	60	55	50
3	Територии, подложени на въздействието на интензивен автомобилен трафик	60	55	50
4	Територии, подложени на въздействието на релсов железопътен и трамваен транспорт	65	60	55
5	Територии, подложени на въздействието на авиационен шум	65	65	55
6	Производствено-складови територии и зони	70	70	70
7	Зони за обществен и индивидуален отдих	45	40	35
8	Зони за лечебни заведения	45	35	35
9	Зони за научноизследователска и учебна дейност	45	40	35
10	Тихи зони извън урбанизираните територии	40	35	35

**Забележка:** Граничната стойност на максималното ниво на шума при прелитане на летателно средство над определена територия е 85 dB(A).

**Гранични стойности на нивата на проникващ шум в помещения на жилищни сгради, сгради със смесено предназначение и обществени сгради, включително обекти с обществено предназначение**

Предназначение на помещенията	Еквивалентно ниво на шума, Leq dB(A)		
	ден	вечер	нощ
1	2	3	4
1. Стаи и операционни зали в лечебни заведения	30	30	30
2. Жилищни стаи, занимални и спални помещения в детските заведения, спални помещения в общежития, стаи за настаняване в места за настаняване по смисъла на § 1, т. 9, буква "в" от допълнителните разпоредби на Закона за здравето	35	35	30
3. Лекарски кабинети в лечебни заведения, зали за конференции, зрителни зали на театри и кинозали	40	40	35
4. Класни стаи и аудитории в учебни заведения, заведения за научноизследователска дейност, стаи за обучение в школи и центрове за работа с деца, читални	40	40	40
5. Работни помещения в административни сгради	50	50	50
6. Зали за консумация в обекти за обществено хранене, фойета на театри и кинозали, клубове, бръснарски, фризьорски и козметични салони, ателиета за татуировки и поставяне на обици и други подобни изделия на различни части на тялото, балнеолечебни (медикъл СПА) центрове, СПА центрове, уелнес центрове и таласотерапевтични центрове и сауни	55	55	55
7. Търговски зали на магазини, зали за пътници в гари	60	60	60

**Забележки:**

1. При въздействие на тонален или импулсен шум поправката е  $-5$  dB(A) и се отнася за помещенията от т. 1 до т. 5 от таблица 1.
2. Тонален е този шум, който се характеризира със звук с определена честота (тон) и се определя чрез измерване.
3. Импулсен е този шум, който се възприема като отделни удари и се състои от един или няколко импулса на звуковата енергия, като продължителността на всеки импулс е по-малка от 1 s

## **2. Предмет на настоящата разработка по актуализация на плана за действие за управление, предотвратяване и намаляване на шума в околната среда на агломерация София. Предпоставки.**

Настоящата актуализация на Плана за действие за управление, предотвратяване и намаляване на шума в София от 2020 г. включва както традиционни мерки, така и нови инициативи като разширяване на велоалеите, въвеждане на електрически транспорт и развитие на „тихи зони“. Целта е създаването на здравословни условия на живот чрез интегриран подход за намаляване на шумовото натоварване.

Съгласно изискванията на Закона за защита от шума в околната среда (ЗЗШОС), през 2009 г. е разработена Стратегическа карта за шум в околната среда на агломерация София - одобрена с Решение № 648 от 15.10.2009 г. на Столичен общински съвет.

През календарната 2010 г., с Решение на Столичен общински съвет № 710 от 20.12.2010 г. е приет „План за действие за управление, предотвратяване и намаляване на шума в околната среда на агломерация София“.

Актуализиран „План за действие за управление, предотвратяване и намаляване на шума в околната среда на агломерация София“, одобрен с Решение № 335 от 11.06.2015 г. на СОС;

Актуализирана Стратегическата карта за шум на агломерация София, одобрена с Решение № 232 от 26.04.2018 г. на СОС;

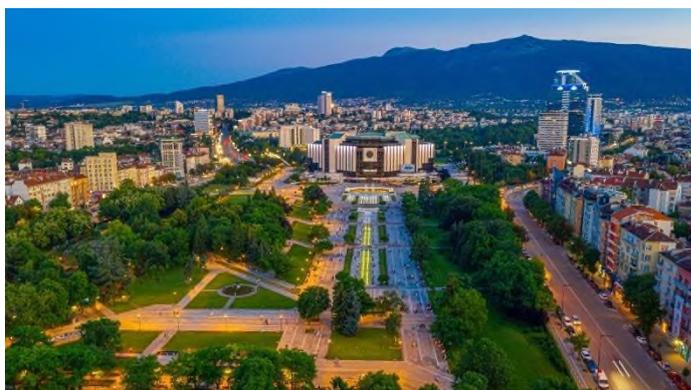
Актуализация на „План за действие за управление, предотвратяване и намаляване на шума в околната среда на агломерация София“ е одобрена с Решение № 637 от 17.12.2020 г. на Столичен общински съвет (с цел оптимизация и целенасочено прилагане на ефективни мерки за редукция на надграничното ошумяване в агломерацията).

Актуализация на „Стратегическа карта за шум в околната среда на агломерация София“ е реализирана през 2023 г. - одобрена с Решение № 834 от 14.09.2023 г. на Столичен общински съвет.

Времевият ритъм заложен в Директива на ЕС 2002/49/ЕС и ЗЗШОС определя 5-годишната непрекъсната периодичност на актуализации на СКШ и ПДШ и последващите официални актуализации.

**3. Описание на агломерация София (местоположение, площ, население). основните източници на шум, свързани с превишаване на граничните стойности на даден показател за шум (*т. 1 според чл. 17 (1) от Наредба за изискванията към разработването и съдържанието на Стратегическите Карти за Шум и към Планове за действие*)**

Агломерация София е разположена в централната част на Западна България, в Софийската котловина, заобиколена от планините Витоша на юг, Люлин на запад и Стара планина на север.



### Географски характеристики

Местоположението на столицата на България – София, е стратегически важно още от древността, тъй като градът се намира в средата на Балканския полуостров, в западната част на страната. София е разположена на около 150 км от Пловдив, 360 км от Бургас и 430 км от Варна по автомобилни пътища.

Софийската агломерация обхваща територия от 1 348,9 кв.км, с надморска височина около 550 метра. Географските координати на град София са 23°19'39" източна дължина и 42°41'30" северна ширина. Територията включва урбанизирани зони, земеделски земи, горски масиви и водни площи.

### Климат

Климатът на София е умереноконтинентален със средна годишна температура от 10,6°C. Зимите са студени и снеговити, като температурите могат да паднат под -15°C, особено през януари. Мъглите са често явление в началото на зимата, а средно има около 58 дни със снежна покривка. Летата са топли и слънчеви, с температури, които понякога надвишават 35°C през юли и август. Пролетта и есента са сравнително кратки и с променливо време. Средните годишни валежи са 581,8 мм, с максимум в края на пролетта и началото на лятото, когато не са рядкост гръмотевичните бури.

## Население

Според данни на Националния статистически институт, **към 2022 г. населението на Столична община е 1 280 334 жители**. Това представлява около 20% от населението на България. Територията на Столична община обхваща 38 населени места, включително 4 града (София, Баня, Бухово и Нови Искър) и 34 села.



(Източник НСИ, 2022 г.)

Населението е неравномерно разпределено в различните административни райони на общината. В три от тях – Люлин, Младост и Студентски – живеят 24% от жителите на Столична община, като всеки от тези райони наброява над 100 000 души. Най-малкият район е Баня с население от 11 619 души, или 0,9% от населението на общината.

В долната таблица е представена актуална извадка на населението на Столична община от Главна дирекция „Гражданска регистрация и административно обслужване“ към МРРБ към 15.09.2025 г.

Извадка от Главна дирекция „Гражданска регистрация и административно обслужване“ към 15.09.2025 г.:

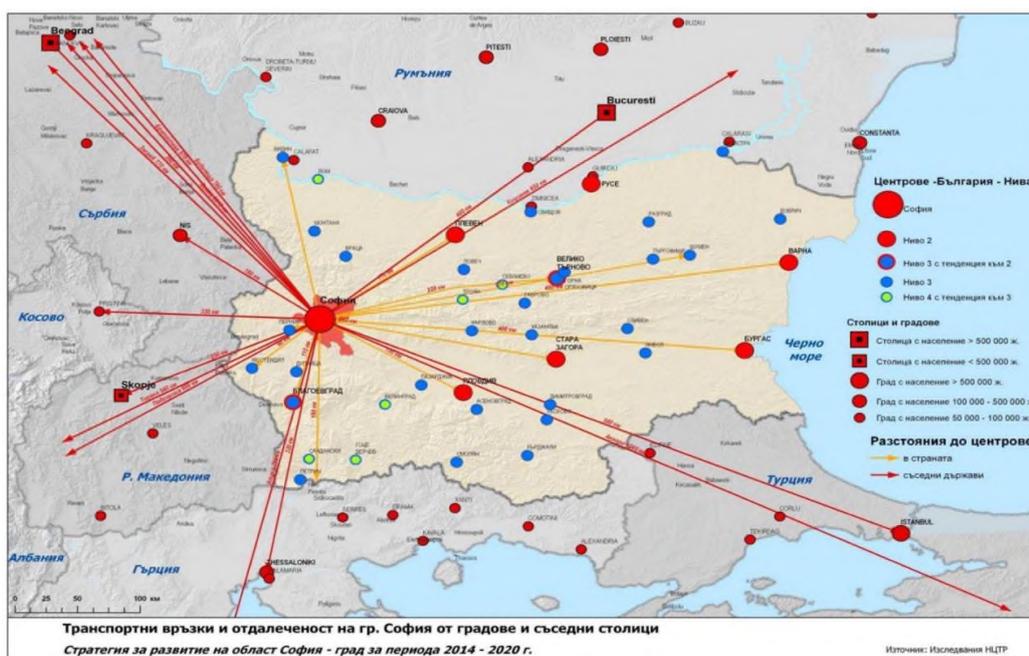
Населено място	Постоянен адрес общо	Настоящ адрес общо	Постоянен и наст. адрес в същото НМ
ГР. СОФИЯ	1420047	1284729	1146075
в т.ч.р-н 01_СРЕДЕЦ	148800	31881	
в т.ч.р-н 02_КРАСНО СЕЛО	92991	87786	
в т.ч.р-н 03_ВЪЗРАЖДАНЕ	51413	44475	
в т.ч.р-н 04_ОБОРИЩЕ	39147	35038	
в т.ч.р-н 05_СЕРДИКА	44699	42543	
в т.ч.р-н 06_ПОДУЯНЕ	81746	77317	
в т.ч.р-н 07_СЛАТИНА	73351	70354	
в т.ч.р-н 08_ИЗГРЕВ	39522	36104	
в т.ч.р-н 09_ЛОЗЕНЕЦ	70086	66058	
в т.ч.р-н 10_ТРИАДИЦА	85623	78694	
в т.ч.р-н 11_КРАСНА ПОЛЯН	63720	60094	
в т.ч.р-н 12_ИЛИНДЕН	35139	33123	
в т.ч.р-н 13_НАДЕЖДА	74072	69305	
в т.ч.р-н 14_ИСКЪР	68924	64122	
в т.ч.р-н 15_МЛАДОСТ	110716	107428	
в т.ч.р-н 16_СТУДЕНТСКИ	43171	109443	
в т.ч.р-н 17_ВИТОША	59123	57248	
в т.ч.р-н 18_ОВЧА КУПЕЛ	59107	57619	
в т.ч.р-н 19_ЛЮЛИН	116200	110086	
в т.ч.р-н 20_ВРЪБНИЦА	47279	43351	
в т.ч.р-н 22_КРЕМИКОВЦИ	8	0	
ГР. СОФИЯ, КВ. БЕНКОВСКИ	5783	4267	3826
ГР. СОФИЯ, КВ. ИЛИЕНЦИ	2042	1980	1729
ГР. СОФИЯ, КВ. ТРЕБИЧ	1515	1524	1329
С. БУСМАНЦИ	1640	1618	1425
ГР. СОФИЯ, КВ. ГОРУБЛЯНЕ	6826	6586	5900
ГР. СОФИЯ, КВ. ДРАГАЛЕВЦИ	10425	10246	9060
ГР. СОФИЯ, КВ. СИМЕОНОВО	7942	7676	6767
С. ВЛАДАЯ	4767	4345	3920
С. МЪРЧАЕВО	1138	1199	989
ГР. СОФИЯ, КВ. СУХОДОЛ	2351	2387	2111
С. МАЛО БУЧИНО	740	854	619
ГР. СОФИЯ, Ж. К. ФИЛИПОВЦИ	2943	2790	2672
ГР. СОФИЯ, КВ. РЕПУБЛИКА	2186	659	595
ГР. СОФИЯ, КВ. ФИЛИПОВЦИ	2067	2037	1877
С. ВОЛУЯК	3038	2780	2339
С. МРАМОР	1936	2028	1696
ГР. НОВИ ИСКЪР	13559	13501	12159
С. БАЛША	672	722	577
С. ВОЙНЕГОВЦИ	610	812	548
С. ДОБРОСЛАВЦИ	1060	1046	864
С. ЖИТЕН	629	615	508
С. КУБРАТОВО	637	647	556
С. КЪТИНА	1104	1425	1017
С. ЛОКОРСКО	616	751	562
С. МИРОВЯНЕ	1500	1451	1195
С. НЕГОВАН	1529	1789	1397
С. ПОДГУМЕР	752	875	673
С. СВЕТОВАРАЧЕНЕ	2283	2200	1895
С. ЧЕПИНСКИ	2407	2500	2193
ГР. БУХОВО	2571	2645	2196

ГР. СОФИЯ, КВ. БОТУНЕЦ	6778	6638	5654
ГР. СОФИЯ, КВ. ВРАЖДЕБНА	4668	4645	4145
ГР. СОФИЯ, КВ. КРЕМИКОВЦИ	3055	2951	2530
ГР. СОФИЯ, КВ. СЕСЛАВЦИ	1059	998	917
ГР. СОФИЯ, КВ. ЧЕЛОПЕЧЕНЕ	1649	1688	1486
ГР. СОФИЯ, КВ. ЧЕПИНСКО ШОСЕ	130	115	106
С. ГОРНИ БОГРОВ	1153	1162	997
С. ДОЛНИ БОГРОВ	1368	1261	1099
С. ЖЕЛЯВА	438	430	355
С. ЯНА	1153	1211	1004
С. БИСТРИЦА	5573	5492	4736
С. ГЕРМАН	2754	2927	2466
С. ДОЛНИ ПАСАРЕЛ	1153	1256	1041
С. ЖЕЛЕЗНИЦА	1532	1616	1392
С. КАЗИЧЕНЕ	4518	4568	4025
С. КОКАЛЯНЕ	1899	2034	1680
С. КРИВИНА	1339	1331	1170
С. ЛОЗЕН	6254	6430	5737
С. ПАНЧАРЕВО	3234	3276	2782
С. ПЛАНА	62	72	46
ГР. БАНКЯ	11664	12159	10384
С. ИВАНЯНЕ	907	942	761
С. КЛИСУРА	124	124	106
-----			
Всичко за общината	1569779	1432010	1273888
		дата 15.09.2025	

## Транспорт

София е ключов транспортен възел в България, с добре развита инфраструктура, която включва различни видове транспорт.

- **Железопътен транспорт:** Градът е най-важният железопътен възел в страната, с осем железопътни гари, включително Централна гара София, София-Север, Илиянци, Подуяне, Искър, Захарна фабрика, Горна баня и Надежда. От София тръгват влакове в пет направления, осигурявайки връзка с вътрешността на страната.
- **Автомобилен транспорт:** Основните входно-изходни пътни артерии включват автомагистралите „Хемус“ и „Тракия“, автомагистрала „Струма“, автомагистрала „Европа“ към ГКПП „Калотина“; както и направленията Перник-Благоевград-Кулата и Сливница-Калотина. Транзитният трафик се пренасочва по Околовръстния път, който улеснява транспортно-икономическите връзки на столицата с различни региони на страната.



- **Въздушен транспорт:** Летище „Васил Левски“ е най-голямото в страната и се намира на около 10 км източно от центъра на града. През 2019 г. летището обслужва рекордните 7 107 096 пътници.
- **Градски транспорт:** Софийското метро започва работа на 28 януари 1998 г. и към 2024 г. включва четири линии с обща дължина от 52 км и 47 станции. Метрополитенът обслужва около 450 000 пътници дневно. Освен метрото, градският транспорт включва автобуси, тролейбуси и трамваи. През 2022 г. в София функционират 84 автобусни, 14 трамвайни и 16 тролейбусни линии.
- **Велосипеден транспорт:** През последните години в София се наблюдава значително развитие на велосипедната инфраструктура, като част от

усилията за подобряване на качеството на въздуха и намаляване на шумовото замърсяване. Към 2024 г. общата дължина на велосипедните алеи в града надхвърля 60 км. Разширяването на велосипедната мрежа насърчава използването на екологично чист транспорт, което допринася за намаляване на автомобилния трафик, редуциране на емисиите на вредни вещества и понижаване на нивата на шум в градската среда.

Интеграцията на велосипедния транспорт в общата транспортна система на София е ключова стъпка към устойчиво градско развитие и подобряване на качеството на живот на жителите.

## Индустрия

София е водещ индустриален център в България, като през 2022 г. общината генерира около 41% от brutния вътрешен продукт (БВП) на страната. Приблизително 84% от добавената стойност се създава в сектора на услугите, а 15% в индустрията.

Въпреки че индустрията има второстепенна роля в икономиката на града, София остава най-големият индустриален център в България, с приоритет върху развитието на тежката индустрия. На територията на града оперират около 800 големи предприятия, като в София са концентрирани 75% от тежката металургия, 50% от печатарската индустрия, 15% от електротехническата и електронната промишленост и 14% от кожарската и обувната индустрия на страната.

Значителна е и продукцията в химическата, текстилната и хранително-вкусовата промишленост.

## Развитие и тенденции през последните години

През последните години в агломерация София се наблюдават положителни тенденции в качеството на въздуха, реализират се инициативи за подобряване на градската среда като „Зелен ринг София“, и се предприемат мерки за управление на шумовото замърсяване.

- **Качество на въздуха**

Столична община отчита устойчива тенденция към подобрене на качеството на атмосферния въздух през последните 10 години. Наблюдава се трайно намаляване на емисиите на вредни частици като азотен оксид (NO<sub>2</sub>), фини прахови частици с диаметър до 10 микрона (ФПЧ<sub>10</sub>) и до 2.5 микрона (ФПЧ<sub>2.5</sub>), според данни от официалните пунктове за замервания.

- **Инициативи за зелена инфраструктура**

Проектът „Зелен ринг София“ е концепция за трансформиране на около 30 км неизползвани територии в различни квартали на града в най-големия линеен парк. Рингът преминава по протежението на изоставени железопътни трасета, покрай

реки, паркове и жилищни територии, с цел свързване на градската среда и предоставяне на нови пространства за отдих и алтернативен транспорт.

- **Управление на шумовото замърсяване**

През 2023 г. е изготвен доклад за шумовото натоварване на град София, който подчертава неблагоприятното въздействие на шума върху физическото и психическото здраве на хората. Въз основа на този доклад се предвижда актуализиране на Плана за действие за управление, предотвратяване и намаляване на шума в околната среда на агломерация София.

Тези инициативи и тенденции отразяват ангажимента на Столична община към подобряване на качеството на живот чрез устойчиво развитие и модернизация на градската среда.

София е динамично развиващ се град с богата история и стратегическо местоположение. Като столица и основен икономически, културен и образователен център на България, тя играе ключова роля в развитието на страната. С добре развита транспортна инфраструктура, разнообразна индустриална база и значителен принос към националната икономика, София продължава да бъде привлекателно място за инвестиции и развитие.

### **3.1. Основни източници на шум, свързани с превишаване на граничните стойности на даден показател за шум:**

В резултат от актуализираната Стратегическа карта за шум през 2023 г.е видно, че от четирите основни източника на шум, основно автомобилният трафик оказва неблагоприятно влияние върху населението на агломерация София. 63% от цялото население, на града е изложено на нива над граничните стойности за Lден (57% - за СКШ 2017), 85 % (38% - за СКШ 2017) – над тези за Lвечер и 63% (57% - за СКШ 2017) за Lнощ. Същевременно 97% (91% - за СКШ 2017) от детски, лечебни, учебни, научноизследователски заведения и обществени сгради (т. нар. „специални“ сгради) са изложени на нива на шум над граничните стойности за Lден и 98% (89% - за СКШ 2017) - за Lнощ.

Ограничено е влиянието на шума от железопътния трафик поради естеството на градоустройственото ситуиране на жилищните сгради, както и поради ниските нива на интензивност на железопътния трафик през града. Влияние оказва трамвайния трафик, поради разполагане на трамвайните трасета в близост до жилищни и обществени сгради. Въпреки това, минимален е броят жители изложени на нива на шум от железопътен и трамваен трафик над граничните стойности, като за показател Lвечер е 1.04% (1,6% - за СКШ 2017) от населението, а за Lнощ – 0,5% (0,6% - за СКШ 2017). По отношение обектите, подлежащи на усилен шумозащита и обществените сгради – 31% (38% - за СКШ 2017) са изложени на нива на шум от железопътен трафик над граничните стойности за Lвечер и 15% (17% - за СКШ 2017) - за Lнощ.

Ограничено е влиянието на шума от въздухоплавателните средства. Само за показател Lнощ, 0,04% от цялото население на града е изложено на нива над граничните стойности. От обектите, подлежащи на усилен шумозащита и обществените сгради –13,17% (8% - за СКШ 2017) от сградите са изложени на нива на шум от въздушен трафик над граничните стойности за показател Lвечер и 8,8% за Lнощ. Общият брой жители, засегнати от вредния ефект са 9,7% за Lден и 1,37% за Lнощ. Само 2,5% (0,9% - за СКШ 2017) от населението е подложено на ошумяване в диапазона 45-49dB(A) за показател Lден и Lвечер. Намаленото общо влияние на въздействието на въздушния трафик (въпреки наблюдаващото се локално повишено шумово натоварване) е свързано с организацията на въздушното пространство в района на летище “Васил Левски” от ДП РВД. Актуалните схеми на долитане и отлитане са публикувани в Сборника за аеронавигационна информация (AIP) на Република България. От 2014г. функционира постоянна работна група с представители от ДП РВД и летище „Васил Левски“ със задача да анализира докладваните нарушения на процедурите за намаляване на шума. Положително влияние са оказали и осъществените от летище “Васил Левски” индивидуални и групови мерки за облекчаване на шумовата обстановка в района на летището в периода 2021 – 2022г. Летище София изпълнява основните принципи „Балансирания подход” на Международната организация за гражданска авиация (ICAO).

Намаляване на шума при източника – насърчаване използването на самолети с двигатели от ново поколение (NEO и подобни), като им налагаме по-ниски такси Шум/Екологична.

Планиране и управление на земеползването, оперативни процедури за намаляване на шума и оперативни ограничения.

Цитираните в настоящата разработка данни по източници са акцентирани за основната година, залегнала като данни в последната официална СКШ на агломерация София – 2021 г.

**А. ПЪТЕН ТРАФИК:**
**Инфраструктура – категоризация на пътната мрежа, пътен трафик:**
**Табл. 3.1.А-1 Категоризация на пътищата и улиците на Столична община**

КЛАС	НАИМЕНОВАНИЕ, ТИП	
1	Highways	Атомагистрала
2	Roads – I class from country roads' classification	Пътища от РПМ I клас
3	Roads – II class from country roads' classification	Пътища от РПМ II клас
4	Roads – III class from country roads' classification	Пътища от РПМ III клас
5	Municipality roads	Общински пътища
6	I class – speedy city highways	I клас - скоростни градски магистрала
7	II class – city highways	II клас - градски магистрала
8	IIIA class – regional roads	IIIA клас - районни артерии
17	IIIB class – region roads	IIIB клас - районни артерии
16	Connections between the streets from the first class road network	Връзки между улиците от първостепенна улична мрежа
9	IV class – main streets	IV клас-главни улици
10	V class – collecting streets	V клас-събирателни улици
11	VI class – servicing streets	VI клас-обслужващи улици
12	Local lanes	Локални платна
13	Side ways – for gas stations, and s. o.	Отклонения за бензиностанции и др.
14	Streets in properties (industrial, others)	Улици в имоти /промишлени и др./
15	Black road	Черни пътища

**Табл. 3.1.А-2 Дефиниране на пътния трафик за категориите пътища и улици**

АВТОМОБИЛЕН ТРАНСПОРТ - ДЕФИНИРАНЕ В СКШ модел, LimA						
КАТ. NO.	КАТ. LIMA	ЛМПС [ПС/ЧАС]				София кат.
		Ден	Вечер	Нощ	Ск.	
		<b>12</b>	<b>4</b>	<b>8</b>		<b>13, 16*</b>
6	F	90	26	13	30	<b>11, 15</b>
5	E	181	52	26	30	<b>10, 14</b>
4	D	361	103	52	35	<b>9, 12</b>
3	C	723	206	103	40	<b>4, 5</b>
2	B	1,445	413	206	45	<b>3, 6, 8</b>
1	A	1,700	486	206	50	<b>1, 2, 7</b>
1	G	2,550	729	364	50	-*
0	<b>A1</b>	<b>3,503</b>	<b>1001</b>	<b>121</b>	<b>60</b>	<b>&gt;3млн.</b>

## Процентно разпределение, ТМПС

		МПС [ПС/ЧАС]				
КАТ. NO.	КАТ. LIMA	Ден	Вечер	Нощ	Ск.	София кат.
		12	4	8		13, 16*
6	F	0.01	0.01	0.00		11, 15
5	E	0.03	0.01	0.01		10, 14
4	D	0.05	0.03	0.02		9, 12
3	C	0.08	0.05	0.03		4, 5
2	B	0.10	0.08	0.05		3, 6, 8
1	A, G	0.10	0.08	0.05	*	1, 2, 7
0	A1	0.25	0.35	0.45		>3млн.

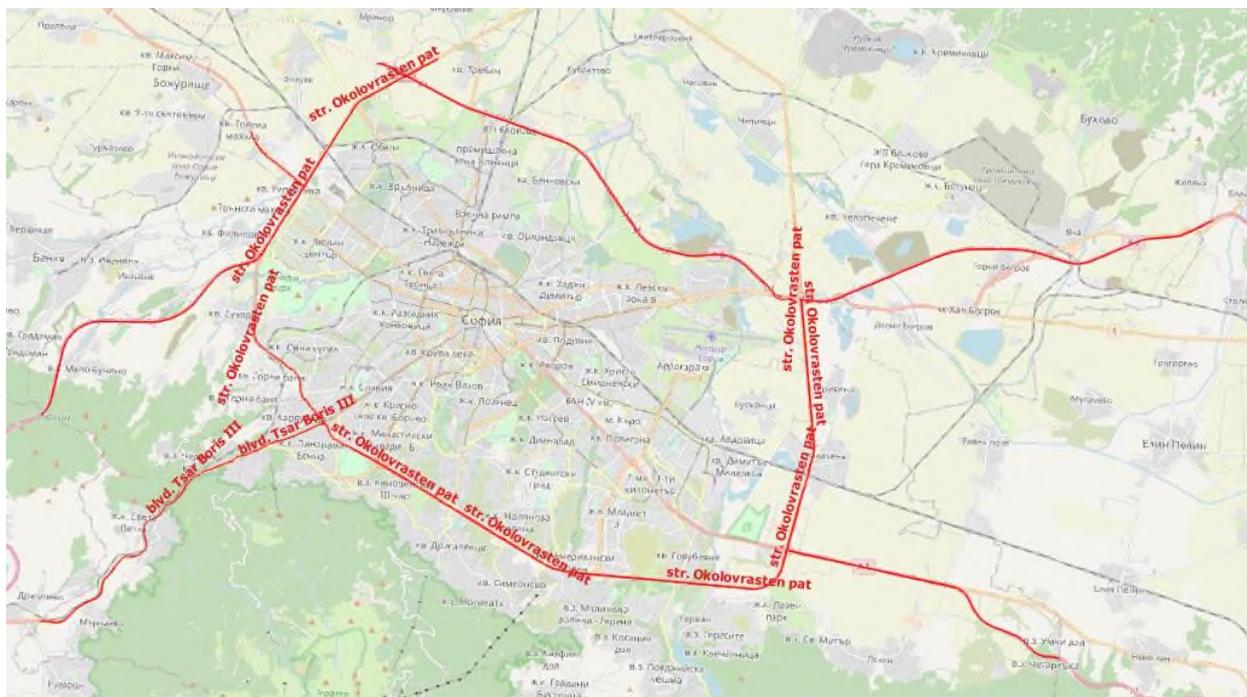
		ТМПС [ПС/ЧАС]				
КАТ. NO.	КАТ. LIMA	Ден	Вечер	Нощ	Ск.	София кат.
		12	4	8		13, 16*
6	F	1	0	0	30	11, 15
5	E	5	1	0	30	10, 14
4	D	18	3	1	35	9, 12
3	C	54	10	3	35	4, 5
2	B	145	31	10	40	3, 6, 8
1	A	170	55	12	45	1, 2, 7
1	G	255	55	18	45	-*
0	A1	876	350	55	60	>3млн.

Периодите на денонощието са разделени на:

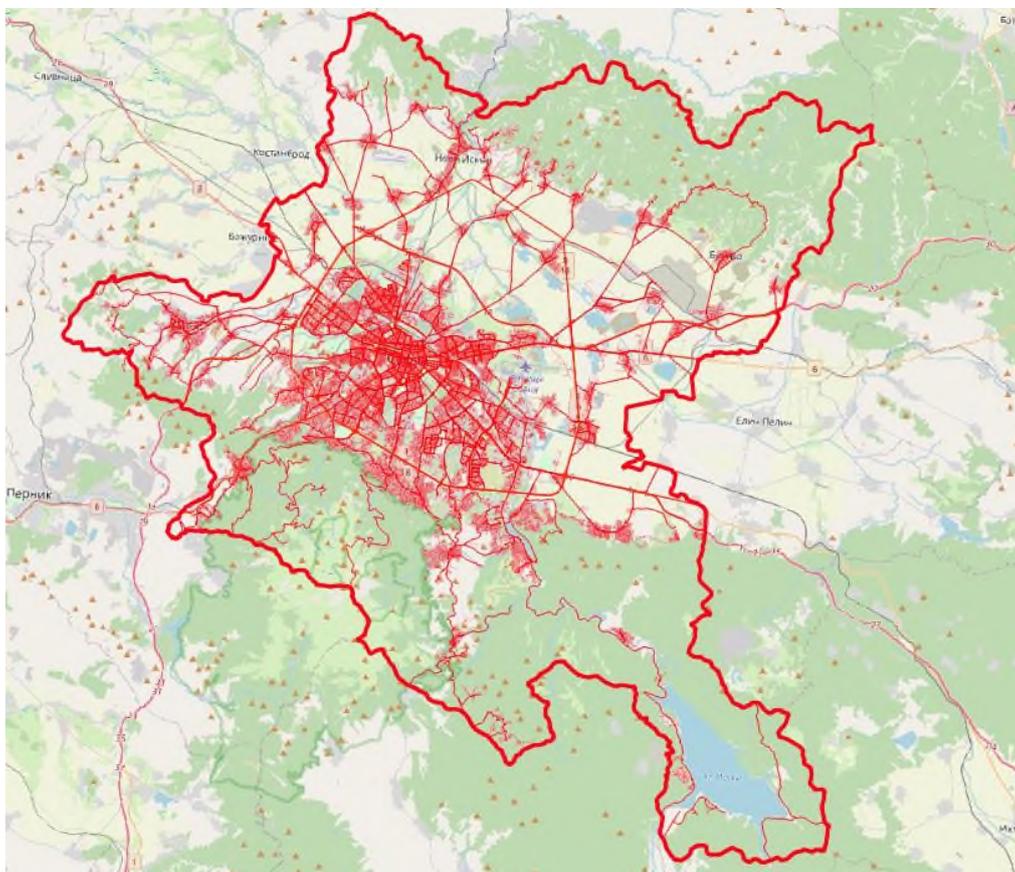
- дневен период – от 7 до 19 ч. (с продължителност 12 часа)
- вечерен период – от 19 до 23 ч. (с продължителност 4 часа)
- нощен период – от 23 до 7 ч. (с продължителност 8 часа)

<b>КОРРЕКЦИИ</b>	<b>Клас:</b> U = Градски път; A = Между градски път; R = Магистрала;
	<b>Наклон:</b> 0.0 = Хоризонтален път; % - Процент на наклона
	<b>Пътно покритие:</b> 0 = Нормална повърхност, гладък асфалт (бетон или замазка); +3 = груб; -3 = безшумен асфалт; POR = порьозна повърхност; STR = гладка повърхност паваж; RTR – груба повърхност паваж.
	<b>Направление:</b> 0 = В две направления; +1 = Направление по дигитализацията; -1 = Направление срещу дигитализацията; – Използване на BRUIT Method I; 2.1 = Поток на трафика – спиране и тръгване по хоризонтален път;

## а) Пътни трасета с годишен трафик &gt; 3 млн. МПС/год.:



## б) ГИС модел на пътна мрежа на агломерация София:



## В. ТРАМВАЕН И ЖЕЛЕЗОПЪТЕН (ВЛАКОВ) ТРАФИК:

Табл. 3.1.В-1 Дефиниран в СКШ трамваен железопътен трафик

ТРАМВАЕН ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ- ДЕФИНИРАНЕ В LimA											
ОЗНАЧЕНИЕ			ТРАФИК			ОЗНАЧЕНИЕ			ТРАФИК		
ID	CO-DE	LINE	N_TR_D	N_TR_N	N_TR_V	ID	CO-DE	LINE	N_TR_D	N_TR_N	N_TR_V
			ДЕН	ВЕЧЕР	НОЩ				ДЕН	ВЕЧЕР	НОЩ
1	1	10	16.5	4.5	10	33	1	3,4,12,27,1	40	13	30.5
2	1	3,4,18	35	9	25.5	34	1	1	3	0.5	2
3	2	20,22	31	8.5	19	35	1	4,6,7,8,10	56.5	10	38.5
4	1	8	7	1.5	6	36	1	6,11,12	25	9	20.5
5	1	8,10	23.5	6	16	37	1	12,27	18	6.5	13
6	2	11,22	23	8.5	17	38	1	7,6,4	32	9	23.5
7	1	7,27	26	7.5	16	39	1	7,6,12,27	40	12.5	28
8	1	4,5	24	9	25.5	40	1	6,17,11,12	38	12	28.5
9	1	6	9	3	7	41	1	3,7,6,4	41	12	30.5
10	1	7,27	26	7.5	16	42	1	6,7	22	6	15
11	1	4,11	22	7	17	43	1	23	2	0.5	1
12	1	11	11	4	8.5	44	1	8,10	22.5	6	16
13	1	3	8	3	7	45	1	11,12	16	6	13.5
14	1	1,6	15	4	11	46	2	20	12	4.5	8.5
15	2	22	19	4	10.5	47	2	22	19	4	10.5
16	1	11	11	4	8.5	48	2	23	2	0.5	1
17	1	7	13	3	8	49	2	20	12	4.5	8.5
18	1	8,10	22.5	6	16	50					
19	1	3,22,11	38	11	26	51					
			8	3	7						
20	1	3				52					
21	1	6	15	4	1 1	53					

ТРАМВАЕН ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ- ДЕФИНИРАНЕ В LimA											
ОЗНАЧЕНИЕ			ТРАФИК			ОЗНАЧЕНИЕ			ТРАФИК		
ID	CO-DE	LINE	N_TR_D	N_TR_N	N_TR_V	ID	CO-DE	LINE	N_TR_D	N_TR_N	N_TR_V
			ДЕН	ВЕЧЕР	НОЩ				ДЕН	ВЕЧЕР	НОЩ
22	1	11,3	14	7	15.5	54					
23	1	10,12,18	37.5	9.5	2 5	55					
24	1	5,8	30	6.5	2 3	56					
25	1	1,5,8,10, 27	65.5	16.5	4 5	57					
26	1	1,7,6,27	41	11.5	2 7	58					
27	1	10	16.5	4.5	1 0	59					
28	1	10	16.5	4.5	1 0	60					
29	1	1,10,27	35.5	10	2 2	61					
30	1	1,3,4,12, 27	43	13.5	32.5	62					
31	1	1,7,6,27	41	11.5	2 7	63					
32	1	1,12,18, 27	40	10.5	2 7	64					
<b>ВЛАК / Train Category, Speed</b>						<b>Релсов път / Track type, Track Index "BB"</b>					
<b>Train Cat. 7</b>	Влак с дискови спирачки – метро (Disk bracket Metro)					<b>Type</b>	Релси наставни свързани (Rail with joints)				
<b>Vad</b>	Максимална скорост 80 km/h					<b>Index</b>	Релси с блок бетонен и в баласт (Track with block add ballast bed)				
<b>Vmx</b>	Номинална скорост 50 km/h					<b>lbb. 5</b>					

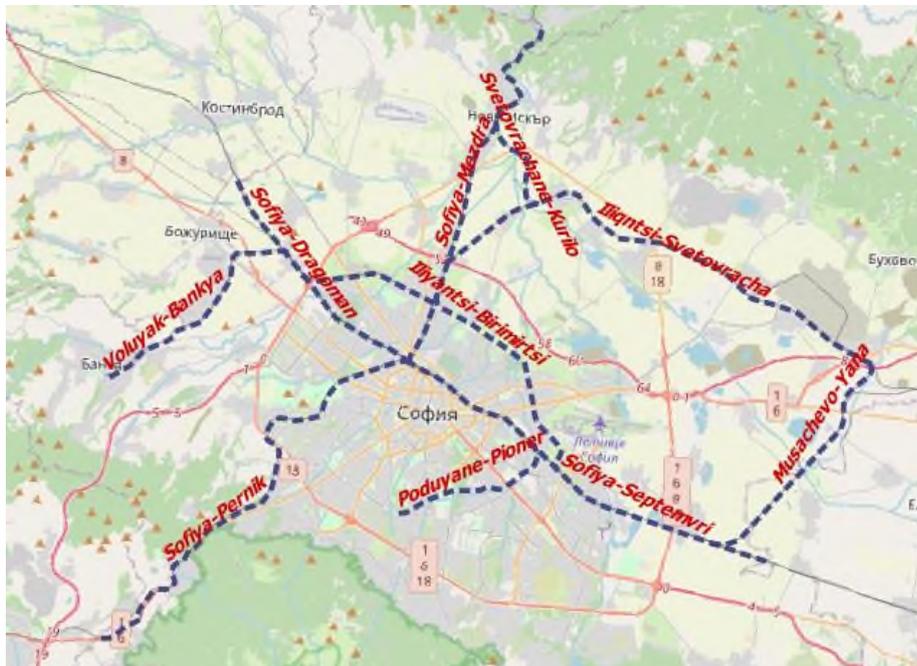
Табл. 3.2.В-2 Дефиниран в СКШ железопътния трафик, категорията влакове и ж.п. път

СОФИЯ – Ж.П. ТРАФИК (Lim A)					
ВЛАКОВЕ ТРАФИК		ВЛАКОВЕ – ТРАФИК (ДЕН/ВЕЧЕР/НОЩ)			
НАИМЕНОВАНИЕ	ОЗН.	ОБЩО	ДЕН	ВЕЧЕР	НОЩ
	TREN	ДЕН	<ND>	<NE>	<NN>
		Брой	Брой	Брой	Брой
<b>ПЪТНИЧЕСКИ ВЛАКОВЕ</b>					
<b>СОФИЯ – ПЕРНИК</b>					
Пътнически влак	EPSTS	44	27	6	11
<b>СОФИЯ – ДРАГОМАН</b>					
Пътнически влак	EPSTS	28	18	5	5
<b>СОФИЯ – МЕЗДРА</b>					
Пътнически влак	EPSTS	50	31	9	10
<b>ИЛИЯНЦИ – СВЕТОВРАЧА</b>					
Пътнически влак	EPSTS	6	2	2	2
<b>ВОЛУЯК – БАНКЯ</b>					
Пътнически влак	EPSTS	16	9	3	4
<b>БИРИМИРЦИ – ПОДУЯНЕ</b>					
Пътнически влак	EPSTS	9	5	2	2
<b>МУСАЧЕВО – ЯНА</b>					
Пътнически влак	EPSTS	8	1	6	1
<b>БИРИМИРЦИ – ВОЛУЯК</b>					
Пътнически влак	EPSTS	5	2	1	2
<b>СВЕТОВРАЧАНЕ – КУРИЛО</b>					
Пътнически влак	EPSTS	2	0	2	0
<b>ИЛИЯНЦИ – БИРИМИРЦИ</b>					

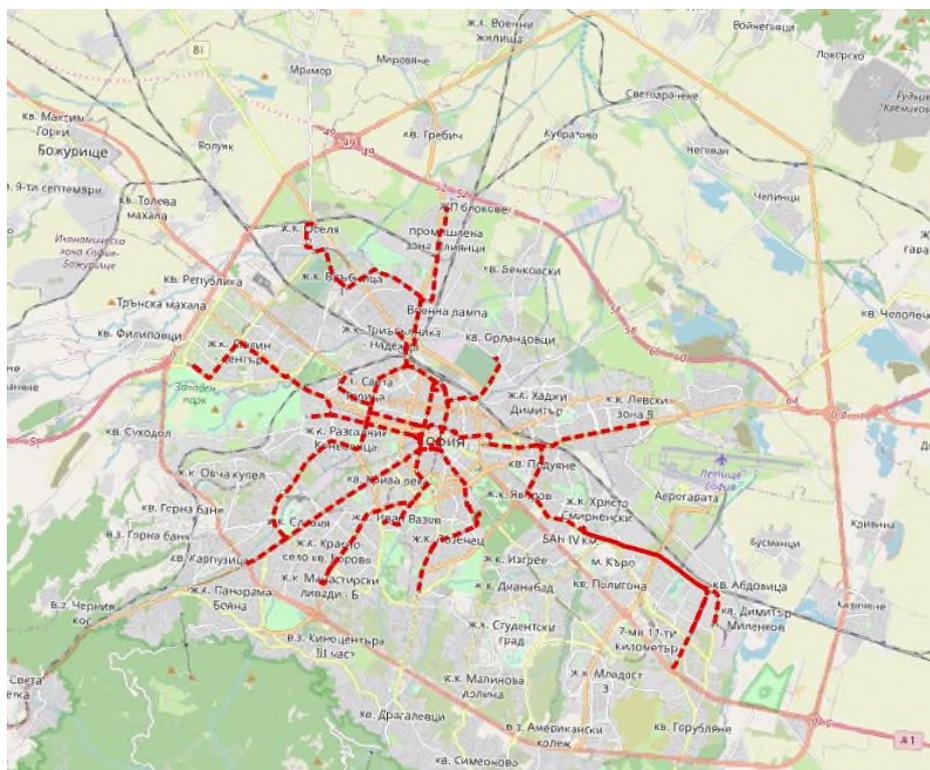
Пътнически влак	EPSTS	5	2	2	1
<b>ПОДУЯНЕ – ПИОНЕР</b>					
Пътнически влак	EPSTS	3	2	1	0
<b>СОФИЯ – СЕПТЕМВРИ</b>					
Пътнически влак	EPSTS	67	40	17	10
<b>КАЗИЧАНЕ – МУСАЧЕВО</b>					
Пътнически влак	EPSTS	8	6	1	1
<b>ТОВАРНИ ВЛАКОВИ КОМПОЗИЦИИ</b>					
<b>СОФИЯ – ПЕРНИК</b>					
Товарен влак	FTSAR	10	2	8	0
<b>СОФИЯ – ДРАГОМАН</b>					
Товарен влак	FTSAR	34	7	20	7
<b>СОФИЯ – МЕЗДРА</b>					
Товарен влак	FTSAR	28	10	13	5
<b>ИЛИЯНЦИ – СВЕТОВРАЧА</b>					
Товарен влак	FTSAR	12	1	10	1
<b>СОФИЯ – СЕПТЕМВРИ</b>					
Товарен влак	FTSAR	39	22	15	2
<b>БИРИМИРЦИ – ПОДУЯНЕ</b>					
Товарен влак	FTSAR	4	2	2	0
<b>КАЗИЧАНЕ – МУСАЧЕВО</b>					
Товарен влак	FTSAR	3	1	1	1

## Визуализация – модел железопътни трасета, агломерация София:

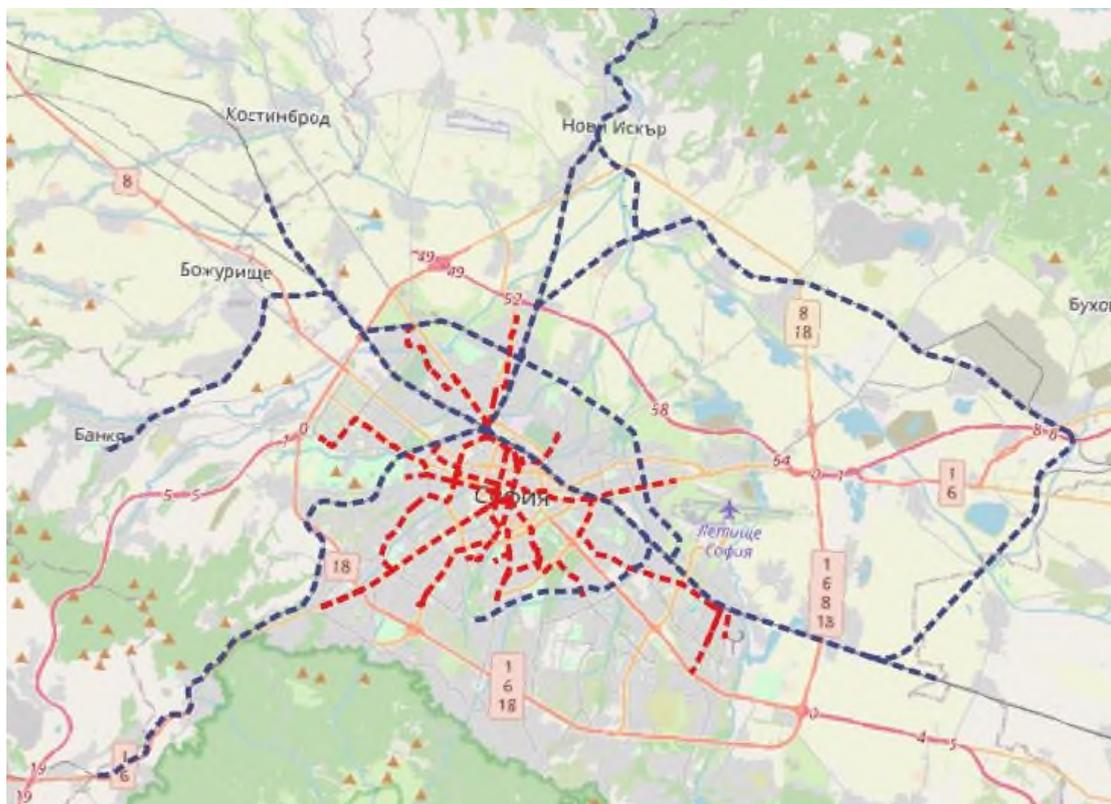
### i. трафик – влакове:



### ii. трафик – трамваи:



**iii. трафик – влакове и трамваи ( червено – трамваи; синьо – влакове)**



На територията на Столична община е наличен и друг вид релсов транспорт – **софийската метромрежа**. Линийте на метрото са в основната си част подземни, с изключение на няколко надземни, но покрити участъци. По смисъла на ЗЗШОС и Европейската шумова директива, този така изграден железопътен транспорт не попада в обхвата на изготвяните стратегически шумови карти.

От акустична гледна точка, интерес за анализ представляват надземните участъци, както следва:

**Надземни участъци на метролиниите:**

№	Надземни участъци на метролиниите	Местоположение	Дължина (m)
	Метролиния 1		
1.	Метродепо Обеля	СПЗ Модерно предградие	800
2.	Метроучастък: Метродепо Обеля – МС1 Сливница	СПЗ Модерно предградие	850
3.	Метроучастък: МС10 Жолио Кюри – МС11 Г.М.Димитров	Р-н Изгрев (НПЗ Дианабад/ж.к.Дианабад/жк.Изток)	750

№	Надземни участъци на метролиниите	Местоположение	Дължина (m)
4.	Метроучастък: МС11 Г.М.Димитров – МС12 Мусагеница	Жк.Дървеница	250
5.	МС12 Мусагеница	Жк.Дървеница	100
6.	Метроучастък: МС12 Мусагеница – МС13 Младост 1	Жк.Младост 1	450
7.	Метроучастък: МС19 Интер Експо Център – Цариградско шосе – МС20 Дружба	Ж.к.Дружба 2	460
8.	Метроучастък: МС21 искърско шосе – МС22 Софийска Света гора	Р-н Искър	336
9.	МС22 Софийска Света гора	Р-н Искър	105
10.	Метроучастък: МС22 Софийска Света гора – МС23 Летище “Васил Левски”	Р-н Слатина/Р-н Искър	1007
11.	МС23 Летище “Васил Левски”	Летище “Васил Левски” (Р-н Слатина)	120
	Метролиния 2		
1.	МС0 Обеля	Жк. Обеля 1	530
2.	Метроучастък: МС0 Обеля – МСII-1 Ломско шосе	Жк. Обеля 2/Жк. Връбница 1	940
3.	МСII-1 Ломско шосе	Жк. Връбница 1/ Жк. Връбница 2	100
4.	Метроучастък: МСII-1 Ломско шосе - МСII-2 Бели Дунав	Р-н Връбница/Р-н Надежда	360
	Метролиния 3		
1.	Метроучастък: Метродепо Земляне – МСIII-14 Красно село	Жк.Славия	572
2.	Метродепо Земляне	Жк.Славия	400

**С. ВЪЗДУШЕН ТРАФИК:**

Табл. 3.1.С-1 Справка за броя на изпълнените самолетодвижения от/до летище “Васил Левски” по сезонни редовни и чартърни линии за 2021 г. Подредени по тримесечия

Тримесечие	Общ брой
Q1	6257
Q2	8496
Q3	14 419
Q4	11 599

Табл. 3.1.С-2 Летище “Васил Левски” – ДЕФИНИРАНЕ В LimA (ТРАФИК) СПРАВКА за броя на изпълнените самолетодвижения от/до летище “Васил Левски” по редовни и сезонни чартърни линии за периода Април 2021 г. - Октомври 2021 г., по типове ВС

Лятно разписание 2021 г.

Jet Type	Modification (ICAO Type)	April 2021, 28-31.03.21	May 2021	June 2021	July 2021	August 2021	Sept 2021	October 2021	Grand Total
300	AIRBUS INDUSTRIE	0		6	6		4	4	20
319	Airbus Industrie A319	217	182	181	357	365	384	372	2058
320	Airbus A320-100/200	324	480	633	989	1183	871	734	5214
321	Airbus Industrie A321 Pax	38	166	177	196	407	440	410	1834
332	Airbus Industrie A330-200	18	9	10	4	19	5	11	76
223	Airbus A220-300 Passenger	0						4	4
333	Airbus Industrie A330-300	0			6		8	2	16

Jet Type	Modification (ICAO Type)	April 2021, 28-31.03.21	May 2021	June 2021	July 2021	August 2021	Sept 2021	October 2021	Grand Total
343	Airbus Industrie A340-300	0			2				2
32A	Airbus Industrie A320 - sharklets	8	2	2	6	12	14	10	54
32N	Airbus Industrie A320neo	34	56	97	77	74	72	70	480
A21N	Airbus Industrie A321neo	218	78	214	409	271	140	68	1398
A330	Airbus A330 all models	9	3	2	2		1		17
733	Boeing 737-300 Pax	3	22	15	21	2	18	21	102
734	Boeing 737-400 pax	15	15	30	13	15	9	19	116
735	Boeing 737-500 Pax	4	2	2	4				12
737	Group Boeing 737 All pax models	2	2	2	6	5	2	4	23
738	Boeing 737-800 Pax	434	397	631	805	917	847	815	4846
739	Boeing 737 - 900 Passenger	16	10	2	24	18	12	14	96
744	Boeing 747-400 Pax	12	14		10	20	14	2	72
747	BOEING 747-800 FREIGHTER	0	2			6	6		14
752	Boeing 757-200	60	54	54	44	46	50	48	356
762	Boeing 767-200 Pax	16	26	10	18	44	34	10	158
763	Boeing 767-300 Pax	184	130	112	186	180	118	90	1000

Jet Type	Modification (ICAO Type)	April 2021, 28-31.03.21	May 2021	June 2021	July 2021	August 2021	Sept 2021	October 2021	Grand Total
772	Boeing 777-200 Pax	56	34	18	24	44	34	58	<b>268</b>
73M	Boeing 737-200 Combi	0					10	20	<b>30</b>
73Q	Boeing 737-400 Mixed Configuration	20	16	4	16	18	6	26	<b>106</b>
73S	Boeing 737-700 Freighter	0					92	124	<b>216</b>
73Y	Boeing 737-300 Freighter	6	1	2			2	3	<b>14</b>
7M8	Boeing 737MAX-8 Passenger / BBJ MAX 8	0				10	26	26	<b>62</b>
AN2	Antonov An2	8		14	12	8	3	9	<b>54</b>
AN24	Antonov AN24	0	4		4				<b>8</b>
AN26	Antonov AN26	35	31	36	7		2	2	<b>113</b>
AN6	Antonov AN26	4	6	4	2		2	2	<b>20</b>
AT43	Aerospatiale/Alenia ATR 42-300	0	2		2	3	2		<b>9</b>
AT45	Aerospatiale/Alenia ATR 42-500	1	1						<b>2</b>
AT72	Aerospatiale/Alenia ATR 72	63	85	109	124	182	245	204	<b>1012</b>
B350	Beech 300 King Air 350	8	2			2	2		<b>14</b>
B738	Boeing 737-800 Pax	0			1	13			<b>14</b>
BE20	Beechcraft twin turboprop engines	14	2	8	2				<b>26</b>

Jet Type	Modification (ICAO Type)	April 2021, 28-31.03.21	May 2021	June 2021	July 2021	August 2021	Sept 2021	October 2021	Grand Total
BE36	Beechcraft 36 Bonanza	2					2		4
BE40	Beechcraft 400 Beechjet	8		3	1	4	4	2	22
BE9L	Beechcraft twin turboprop engines	10	2	6	8				26
C152	Cessna 152	0			6				6
C17	C17 GLOBMASTER	2		2					4
C172	Cessna 172	28	4	6	28	4		20	90
C182	Cessna 182	2			4	4			10
C206	Cessna 206	0	2		6	1	1		10
C25A	525A Citation CJ2	8	4	8	2	2	4	4	32
C25B	525B Citation CJ3	2		4	4	4	2		16
C25C	Cessna 525C	0	4	2	2			2	10
C27J	C27J Spartan	44	41	45	36	36	34	27	263
C500	Cessna 500 Citation	8		2	4		4	2	20
C510	Cessna 510 Mustang Citation	0	4	2			2		8
C525	Cessna 525	8	12	21	31	18	26	13	129
C550	Cessna Citation II	8	4	8	12	10	15	10	67
C560	Cessna 560 Citation	12	10	2		8	2	6	40
C56X	Cessna Citation Excel	11	15	12	30	38	39	29	174
C650	Cessna 650 Citation	0	2	4	2		4	6	18

Jet Type	Modification (ICAO Type)	April 2021, 28-31.03.21	May 2021	June 2021	July 2021	August 2021	Sept 2021	October 2021	Grand Total
C680	Cessna 680 Citation	8	6	6	22	12	6	5	65
CL30	Bombardier Continental Challenger	4	6	2	4	14	10	6	46
CL35	Bombardier Challenger 350	0	2	4	12	16	12		46
CL60	Canadair Challenger 600	12	28	18	32	36	39	10	175
CRJ2	Canadair Regional Jet 200	0	6	4		2	8	2	22
CRJ9	Canadair Regional Jet 900	42	4				2		48
DA42	Diamond DA42 Twin Star	6	2	4	1			2	15
E135	Embraer ERJ-135 and Legacy 600/650	6	6			2	10		24
E145	Embraer ERJ-145 Amazon	36	36	26	34	34	8	22	196
E50P	Embraer EMB-500 Phenom 100	5	2	2	10	2	6	2	29
E550	Embraer EMB-550 Legacy 500	2		6	6	2	2	2	20
E55P	Embraer EMB-505 Phenom 300	2	4	6	18	80	25	30	165
E70	Embraer ERJ-170	45	14	34	42	50	65	61	311
E75	Embraer 175	10	14	30	51	49	50	34	238
E90	Embraer ERJ-190	323	265	312	419	397	376	340	2432
E95	Embraer 195	8	46	59	17	4	16	2	152

Jet Type	Modification (ICAO Type)	April 2021, 28-31.03.21	May 2021	June 2021	July 2021	August 2021	Sept 2021	October 2021	Grand Total
F2TH	Dassault Falcon Jet 2000	12	24	16	25	29	22	20	148
F900	Dassault Falcon Jet 900	4	6	14	6	4	2	2	38
FA7X	Dassault Falcon Jet 7X	1	4	2	8	2	2		19
G150	IAI Gulfstream G-150	0	2		8	2	4	4	20
G280	Gulfstream Aerospace G-280	10	14	18	18	17	9	13	99
G550	Gulfstream 550	6	8	2	8	12	4	10	50
GALX	Gulfstream 200 IAI	0	4	8	8	6	14	6	46
GL5T	Bombardier BD-700 Global 5000	0		4	2	4	6	6	22
GLEX	Bombardier Canadair Global Express	6	5	5	18	18	10	10	72
H25B	British Aerospace	2	2	6	10		2	4	26
L4T	LET 410	39	15	11	20	20	24	24	153
LJ31	Learjet 31	2				10	2		14
LJ35	Learjet 35	14	10	6	14	4	4	6	58
LJ45	Learjet 45	6	6		2	2	4	4	24
LJ60	Learjet 60	35	32	35	36	42	42	22	244
LJ75	Learjet 75	0	4		2		4		10
MD82	McDonnell Douglas MD82	11	20	23	40	42	77	42	255
P180	PIAGGIO AVANTI	40	40	40	42	54	52	36	304
P28T	PIPER PA-28RT ARROW 4	0	2	2		2	6	8	20

Jet Type	Modification (ICAO Type)	April 2021, 28-31.03.21	May 2021	June 2021	July 2021	August 2021	Sept 2021	October 2021	Grand Total
P46T	Piper PA-46-500TP Malibu Meridian	0		4	8	16	14	10	52
PA31	Piper twin piston engines	4			4		4	2	14
PA34	Piper PA-34 Seneca twin piston engines	8		6	6	2		2	24
PA46	Piper twin piston engines	2			8				10
PC12	Pilatus PC12	16	8	16	8	22	30	8	108
SF34	Saab Tp100, S100, Argus, 340, SF-340	0	8				12	10	30
SF50	CIRRUS SF50 Vision	0	8		6	2			16
SR22	Cirrus SR-22	4			2	2		8	16
SU9	Sukhoi Superjet 100-95	0						24	24
TB20	Socata TB20 Trinidad	4	4		8	4	2		22
A109	Agusta A109	0	2	1	3	11	3	5	25
A139	Augusta 139 Westland helicopter	54	9	19	24	24	10	2	142
R44	ROBINSON R44	4							4
MI8	MIL Mi-8	16	4	8	8	4	6	11	57
AS32	EUROCOPTER AS32 / AS65	0	16						16
B206	Bell Helicopter 206	0	4		12				16

Jet Type	Modification (ICAO Type)	April 2021, 28-31.03.21	May 2021	June 2021	July 2021	August 2021	Sept 2021	October 2021	Grand Total
<b>Total</b>		<b>2789</b>	<b>2640</b>	<b>3261</b>	<b>4587</b>	<b>5050</b>	<b>4620</b>	<b>4120</b>	<b>27067</b>
Other		54	45	49	65	58	39	70	<b>380</b>
<b>Grand Total</b>		<b>2843</b>	<b>2685</b>	<b>3310</b>	<b>4652</b>	<b>5108</b>	<b>4659</b>	<b>4190</b>	<b>27447</b>

Табл. 3.1.С-3 Летище “Васил Левски” – ДЕФИНИРАНЕ В LimA (ТРАФИК)

СПРАВКА за броя на изпълнените самолетодвижения от/до летище “Васил Левски” по редовни и сезонни чартърни линии за периода Ноември 2021 г. - Март 2022 г., по типове ВС

Зимно разписани 2021/2022 г.

Jet Type	Modification (ICAO Tupe)	November , 31.10.2021	December 2021	January 2022	February 2022	March 01 - 26.03	Grand Total
300	AIRBUS INDUSTRIE	2	4				6
319	Airbus Industrie A319	225	261	194	243	169	1092
320	Airbus A320-100/200	859	994	832	611	471	3767
321	Airbus Industrie A321 Pax	237	342	308	209	221	1317
332	Airbus Industrie A330-200	8	6	9	16	5	44
32A	Airbus Industrie A320 - sharklets	9	9	8	6		32
A20N	Airbus Industrie A320neo	56	68	87	60	65	336
A21N	Airbus Industrie A321neo	26	36	18	30	39	149
A330	Airbus A330 all models	3	9	6	2	9	29
733	Boeing 737-300 Pax	20	9	7	3	3	42
734	Boeing 737-400 pax	10	14	22	17	8	71
737	Group Boeing 737 All pax models	0	8	6	4	10	28
738	Boeing 737-800 Pax	762	895	823	834	496	3810
739	Boeing 737 - 900 Passenger	16	16	28	32	16	108
744	Boeing 747-400 Pax	0			2	4	6
752	Boeing 757-200	32	20	38	20	55	165
753	Boeing 757-300	0				2	2
762	Boeing 767-200 Pax	33	25	18	38	8	122
763	Boeing 767-300 Pax	94	99	113	60	97	463

Jet Type	Modification (ICAO Tupe)	November , 31.10.2021	December 2021	January 2022	February 2022	March 01 - 26.03	Grand Total
772	Boeing 777-200 Pax	52	34	44	4	10	144
73G	Boeing 737-700 Pax	0				2	2
735	Boeing 737-500 Pax	0				2	2
73H	BOEING 737-800 Passenger Winglets	2	2		2	2	8
73M	Boeing 737-200 Combi	12	14	6	16		48
73Q	Boeing 737-400 Mixed Config.	14	28	16	12	12	82
73S	Boeing 737-700 Freighter	98			2	9	109
73Y	Boeing 737-300 Freighter	3		2	1	1	7
7M8	Boeing 737MAX-8 Passenger / BBJ MAX 8	16	30	30	30	18	124
AN2	Antonov An2	8	4				12
AN26	Antonov AN26	4		2		18	24
ANF	Antonov AN12	2	4				6
AR7	Avro RJ70	2		4	5		11
AT43	Aerospatiale/Alenia ATR 42-300	3	2		3	4	12
AT45	Aerospatiale/Alenia ATR 42-500	0		2	1	2	5
AT72	Aerospatiale/Alenia ATR 72	132	135	143	110	86	606
BE40	Beechcraft 400 Beechjet	10	4	2	4	2	22
C130	Lockheed L-382 (L-100) Hercules	1	3				4
C17	C17 GLOBMASTER	0			2	2	4
C172	Cessna 172	14					14
C25A	525A Citation CJ2	4		2	2	2	10

Jet Type	Modification (ICAO Tupe)	November , 31.10.2021	December 2021	January 2022	February 2022	March 01 - 26.03	Grand Total
C27J	C27J Spartan	26	20	18	24	27	115
C501	Cessna 501 Citation	0			2	2	4
C510	Cessna 510 Mustang Citation	0	4				4
C525	Cessna 525	21	15	16	30	8	90
C550	Cessna Citation II	6	2	6	19	7	40
C551	Cessna Citation IISP	2		2			4
C560	Cessna 560 Citation	0		4	6		10
C56X	Cessna Citation Excel	22	12	22	31	14	101
C650	Cessna 650 Citation	2	4	2	2	4	14
C680	Cessna 680 Citation	5	2	15	11	4	37
CL3	Bombardier Challenger 300	0	2	2	2		6
CL30	Bombardier Continental Challenger	6	2	6	4	4	22
CL35	Bombardier Challenger 350	0	2	4		2	8
CL60	Canadair Challenger 600	14	16	10	12	10	62
CR2	Canadair Regional Jet 200	2	2	2		2	8
CR9	Canadair Regional Jet 900	0		2		6	8
E135	Embraer ERJ-135 and Legacy 600/650	0		4	2		6
E145	Embraer ERJ-145 Amazon	4				6	10
E170	Embraer ERJ-170	10	12	6	8	9	45
E35L	Embraer RJ135 Legacy 600 / 650	2	2	4	2	2	12
E550	Embraer EMB-550 Legacy 500	2		2	4	10	18

Jet Type	Modification (ICAO Tupe)	November , 31.10.2021	December 2021	January 2022	February 2022	March 01 - 26.03	Grand Total
E55P	Embraer EMB-505 Phenom 300	52	45	33	38	17	<b>185</b>
E70	Embraer ERJ-170	20	26	32	6	17	<b>101</b>
E75	Embraer 175	15	59	44	40	19	<b>177</b>
E90	Embraer ERJ-190	281	261	302	258	216	<b>1318</b>
E95	Embraer 195	22	8	22	8	10	<b>70</b>
EA50	ECLIPSE 500	2	2	4	2	4	<b>14</b>
F2TH	Dassault Falcon Jet 2000	7	11	16	19	8	<b>61</b>
G280	Gulfstream Aerospace G-280	9	6	2	6	9	<b>32</b>
G550	Gulfstream 550	12	4	8	4		<b>28</b>
GALX	Gulfstream 200 IAI	4	6	4	10	6	<b>30</b>
GL5T	Bombardier BD-700 Global 5000	1	3		2	4	<b>10</b>
GLEX	Bombardier Canadair Global Express	6	4	4	6	4	<b>24</b>
GLF4	Gulfstream Aerospace G300/350/400/450	0	2	2			<b>4</b>
GLF5	Gulfstream Aerospace V (G500/G550)	6			4		<b>10</b>
H25	Hawker 750/800/800XP/800SP	4				2	<b>6</b>
H25B	British Aerospace	0	4		4	4	<b>12</b>
DH4	De Havilland Canada DHC-8 Dash 8-400	0				12	<b>12</b>
L4T	LET 410	45	13	14	16	20	<b>108</b>
LJ35	Learjet 35	10	2	4	2		<b>18</b>
LJ40	Learjet 40	0	2				<b>2</b>

Jet Type	Modification (ICAO Tupe)	November , 31.10.2021	December 2021	January 2022	February 2022	March 01 - 26.03	Grand Total
LJ45	Learjet 45	2	4	4	6	4	20
LJ60	Learjet 60	23	2	10	8	12	55
M82	McDonnell Douglas MD82	5	7	8	4	9	33
P180	PIAGGIO AVANTI	38	20	16	22	24	120
P46T	Piper PA-46-500TP Malibu Meridian/PA28	4	2	4	4	2	16
PA31	Piper twin piston engines	2	2	2			6
PA34	Piper PA-34 Seneca twin piston engines	4					4
PA46	Piper twin piston engines	0		6	2		8
PC12	Pilatus PC12	22	14	6	10	20	72
SF3	Saab 340	0	4	6	8	2	20
SU9	Sukhoi Superjet 100-95	62	42	31	39		174
A109	Agusta A109	0	16	8		12	36
A139	Augusta 139 Westland helicopter	7	1			4	12
AH64	AH-64 APACHE	0			8		8
H64	AH-64 Longbow Apache	0			6		6
MI	MIL Mi-8 / 17/24	11	16	8	17	8	60
H60	S-70/MH-60 Black Hawk	0			6		6
UH60	UH60 Black Hawk	0			2		2
	<b>Total</b>	<b>3569</b>	<b>3760</b>	<b>3497</b>	<b>3107</b>	<b>2416</b>	<b>16349</b>
	Other	43	40	34	32	43	192
	<b>Grand Total</b>	<b>3612</b>	<b>3800</b>	<b>3531</b>	<b>3139</b>	<b>2459</b>	<b>16541</b>

## D. ПРОМИШЛЕНИ ИЗТОЧНИЦИ:

Табл. 3.1.D-1 Дефинирани в СКШ промишлени източници

СОФИЯ – ИНДУСТРИЯ Име на оператор	Населено място и адрес на площадката	Режим на работа (в часове)	Ниво на обща звукова мощност (dB(A))		Ниво на обща звукова мощност (dB(A)) L <sub>нощ</sub>
			L <sub>ден</sub>	L <sub>вечер</sub>	
1	2	3	4	5	6
„Би Ей Глас България“ АД	гр. София	24	115,4	115,9	115
„Бул Био – НЦЗПБ“ ЕООД	гр. София	24	94	94	91,7
„Г.М“ ЕООД	гр. София	24	107,6	104,9	109,1
„ГудМилс България“ ЕООД	гр. София	24	103,3	102,6	102,1
ИБТ „Хан Богоров“	гр. София, м. Мало Ливаде	24	100,8	98,1	93,4
„Евро Стийл Трейд“ ООД	гр. София	24	114	112,8	111,9
„Рестийл“ ЕООД	гр. София	24	99,2	99,1	98,7
„София Мед“ АД	гр. София	24	118,8	116,8	117,3
СПТО, ИК 1	гр. София, м. Садината	24	93,1	92,3	91,8
СПТО, ИК 2	гр. София, м. Садината	24	108,2	108,5	107,5
СПТО, ИК 3	гр. София, м. Садината	24	97,7	97,7	97,4
СПТО, ИК 4	гр. София, м. Садината	24	108,3	109	107,6
„Стам Трейдинг“ АД	гр. София	24	97,2	94,5	97,3
Топлофикация София ЕАД	гр. София	24	114,9	114,8	114,8

СОФИЯ – ИНДУСТРИЯ Име на оператор	Населено място и адрес на площадката	Режим на работа (в часове)	Ниво на обща звукова мощност (dB(A)) L <sub>ден</sub>	Ниво на обща звукова мощност (dB(A)) L <sub>вечер</sub>	Ниво на обща звукова мощност (dB(A)) L <sub>нощ</sub>
1	2	3	4	5	6
Топлофикация София ЕАД - Люлин	гр. София	24	105,3	105,2	105,2
Топлофикация София ЕАД - Земляне	гр. София	24	101,4	100	99,6
Топлофикация София ЕАД – София Изток	гр. София	24	117,9	117,9	117,4
Софекострой ЕАД – Депо за неопасни отпадъци, Суходол	гр. София	08	107,7	-	-
Софекострой ЕАД – Проект за закриване и рекултивация на сметоразтоварище – с. Долни Богров	гр. София	08	105,4	-	-

4. **Органи на местната власт, отговорни за изпълнението на мерките (m. 2 според чл. 17 (1) от Наредба за изискванията към разработването и съдържанието на Стратегическите Карти за Шум и към Плановете за действие)**

Въз основа на актуализираната стратегическа карта за шума на агломерация София, кметът на общината възлага **разработването на План за действие, съгласно чл.8, ал.1, т.1 от Закона за защита от шума в околната среда (ЗЗШОС)**. Основната цел на този план е управлението, предотвратяването и намаляването на шума в околната среда на територията на общината. При разработване на Плана за действие, съгласно чл.9, ал.1 от ЗЗШОС, се организира обществено обсъждане. Съгласно чл.8, ал.2 от ЗЗШОС, Планът за действие се одобрява от Столичния общински съвет.

Резюме с най-важната информация се публикува в ежегодните доклади на Министерството на околната среда и водите (МОСВ) за състоянието на околната среда. Планът за действие се преразглежда и се актуализира най-малко веднъж на всеки 5 години от датата на одобряването му от компетентния орган. Това трябва да се извършва в съответствие с крайните срокове, определени в преходните и заключителните разпоредби на Закона за защита от шума в околната среда.

Мерките от Плановете за действие са неразделна част от съответната Общинска програма за опазване на околната среда. Изпълнението на тези мерки се отчита ежегодно пред Столичната регионална здравна инспекция (СРЗИ).

#### **Отговорности и контрол по спазването на ЗЗШОС**

Съгласно чл.15, ал.1 от ЗЗШОС, Кметовете на общините определят длъжностните лица от общинската администрация, отговорни за контрол на дейностите, свързани с ограничаване на шумовите нива в околната среда.

Член 22, ал. 1 от Закона за защита от шума в околната среда задължава „кметовете на общини или упълномощени от тях длъжностни лица да упражняват контрол за спазване на правилата и нормите за изпълнение на строежите по отношение на шума, излъчван по време на строителство и за спазване на забраната по чл. 16а, ал. 5 – забранява се излъчването на шум по време на строителство за времето от 14.00 до 16.00 ч. и от 23.00 до 8.00 часа“. Във връзка с цитираната разпоредба и на основание чл. 37 (за съставяне на наказателни постановления) от ЗЗШОС е издадена Заповед № СОА24-РД09-2250/01.03.2024 г. от кмета на Столична община, чрез която се възлага на заместник – кмет в направление „Зелена система, екология и земеползване“ да изпълнява функциите на административно наказващ орган

по преписки, образувани въз основа на съставени АУАН по ЗЗШОС, като издава наказателни постановления, резолюции за прекратяване на административно наказателни производства, предупреждения по чл. 28 от ЗАНН или сключва споразумения по реда на чл. 58г от ЗАНН. Проекти на посочените в заповедта документи се подготвят от Столичен инспекторат;

Със Заповед № СОА19-РД09-1401/09.10.2019 г., изменена със Заповед № СОА24-РД09-2442/11.03.2024 г., кметът на Столична община е разпоредил на районните администрации, Столичен инспекторат и дирекция „Икономика и търговска дейност“ да осъществяват контрол по спазването на следните разпоредби на Закона за защита от шума в околната среда, както следва:

- Районни администрации
  - чл. 16а, ал. 5 от ЗЗШОС — контрол за спазване на правилата и нормите за изпълнение на строежите по отношение на шума, излъчван по време на строителство и за спазване на забраната по чл. 16а, ал. 5 от ЗЗШОС - служителите за контрол на строителството (съгласно т. 1, буква „а“ от заповедта);
  - чл. 16а, ал. 1 и чл. 16б, ал. 1 от ЗЗШОС — контрол за спазване изискванията на чл. 16а, ал. 1 и чл. 16б, ал. 1 от ЗЗШОС — служителите, осъществяващи контрол по търговската дейност (съгласно т. 2, буква „б“ от заповедта).

В съответствие с цитираната заповед, районните администрации извършват проверки по получени сигнали, основно за шум по време на строителство в делнични дни. Проверките се извършват на място и по документи на всеки строителен обект, съгласно правомощията по чл. 223, ал. 2 от Закона за устройство на територията и т. 1, буква „а“ от горесцитираната заповед на Кмета на Столична община, както след получени сигнали, така и периодични проверки. В резултат от проверките, на нарушителите се съставят и връчват констативни протоколи с предписания за спазване и съблюдаване разпоредбите на ЗЗШОС, съставят се актове за установяване на административно нарушение.

Районните администрации осъществяват текущ контрол, съгласно изискванията на Наредбата за реда и условията за извършване на търговска дейност на територията на Столична община чрез регулярни проверки на търговските обекти относно подадено заявление за работно време при откриване на обекти и при последваща промяна на работното време за зареждане на търговските обекти и обекти в областта на услугите.

- Столичен инспекторат - осъществяват контрол по чл. 16 а, ал. 5 от Закона за защита от шума в околната среда, а именно: „забранява се излъчването

на шум по време на строителство за времето от 14,00 до 16,00 ч. и от 23,00 до 08,00 ч.

- Дирекция „Икономика и търговска дейност“ - упражняват контрол по спазване изискванията на чл. 16а, ал. 1 и чл. 16б, ал. 1 от Закона за защита от шума в околната среда (ЗЗШОС), а именно:
  - чл. 16а, ал. 1 от ЗЗШОС - Забранява се зареждане на обекти за производство, съхраняване и търговия и на обекти в областта на услугите, разкрити и разположени в зони и територии, предназначени за жилищно строителство, рекреационни зони и територии и зони със смесено предназначение, както и в жилищни сгради и сгради със смесено предназначение, за времето от 23,00 до 8,00 ч.;
  - чл. 16б, ал. 1 от ЗЗШОС - Физическите лица, юридическите лица и едноличните търговци подават заявление пред общинската или районната администрация за работно време при откриване на обекти по чл. 16а, ал. 1, както и за промяна на работното им време, при условия и по ред, определени с наредба на съответния общински съвет.

С Наредбата за реда и условията за извършване на търговска дейност на територията на Столична община (НРУИТДТСО) е въведен регламент за работно време на стационарни търговски обекти – обекти за търговия с хранителни или нехранителни стоки; заведения за хранене и развлечения; обекти за комунални и други услуги; хотели и други места за настаняване. Съгласно чл. 4, ал. 1 и ал. 2 от НРУИТДТСО, търговецът е длъжен със започване на дейността да заяви работно време на обекта в районната администрация по местонахождението му. Със Заявлението за работно време, търговецът заявява и часове за зареждане на стационарния търговски обект.

Служители на Отдел „Местни такси, цени на услуги и защита на потребителите“ към Дирекция „Икономика и търговска дейност“, извършват проверки по спазване на НРУИТДТСО. Проверките са както в рамките на обичайната (ежедневна) контролна дейност, така и по повод постъпили сигнали от граждани, (основно чрез Контактния център на Столична община).

- Дирекция „Сигурност“ – поставя изисквания към организаторите на масови мероприятия за предприемане на мерки нивата на шум да съответстват на изискванията на Наредба № 6 от 2006 г. за показателите за шум в околната среда, отчитащи степента на дискомфорт през различните части на денонощието, граничните стойности на показателите за шум в околната среда, в помещенията на жилищни и обществени сгради, в зони и територии, предназначени за жилищно строителство, рекреационни зони и територии и зони със смесено предназначение при издаване на разрешения или съгласувателни писма за масови мероприятия по Наредбата за реда и условията за провеждане на масови мероприятия, опазване на общински имоти и вещи, предназначени за общо ползване и

шума в жилищни сгради на територията на Столична община, приета с Решение № 320/25.05.2023 г. на СОС и по Закона за събранията, митингите и манифестациите, които се съблюдават съвместно със служителите на звено „Общинска полиция“ и СДВР.

Със Заповед рег. № СОА24-РД09-4074/13.11.2024 г. на кмета на Столична община, служителите на дирекция „Сигурност“ – СО са оправомощени да издават Актове за установяване на административни нарушения (АУАН) при нарушаване нормите на шум въз основа на сертификати за контрол и/или протоколи от замервания, извършвани от служители на Столична регионална здравна инспекция.

- Общинска полиция - в изпълнение на Заповед № СОА23-РД09-1662/25.07.2023 г. правомощия на СДВР/Общинска полиция са дадени по текстове на чл. 19, ал. 1 и ал. 2, съгласно изискванията на Наредбата за реда и условията за провеждане на масови мероприятия, опазване на общински имоти и вещи, предназначени за общо ползване и шума в жилищни сгради на територията на Столична община, приета с Решение № 320 от 25.05.2023 г. на СОС, в сила от 31.05.2023 г.

### **Организация на движението в града с оглед намаляване на шумовите нива**

Съгласно чл. 22, ал. 1, т. 3 от ЗЗШОС, кметовете на общини или упълномощени от тях длъжностни лица организират и регулират движението на автомобилния транспорт в населените места с цел намаляване на шумовите нива до допустимите норми.

Организацията на движението в София се регулира от **Наредбата за организация на движението на територията на Столична община:**

Съгласуването на проекти за организация на движението и паркирането и изготвянето на схеми за управление на трафика се извършва от дирекция „Управление и анализ на трафика“ на Столична община.

### **Регулация на обществения ред и непопадащите под ЗЗШОС източници на шум**

Регулацията на източниците на шум, които не попадат в обхвата на ЗЗШОС (например шум от домашни дейности, съседни в жилищни сгради, събрания, митинги и манифестации), се осъществява чрез Наредба за реда и условията за провеждане на масови мероприятия, опазване на общински имоти и вещи, предназначени за общо ползване и шума в жилищни сгради на територията на Столична община, приета с Решение № 320 от 25.05.2023 г. на СОС, в сила от 31.05.2023 г.

## **5. Анализ и оценка на шумовото натоварване през последните 5 години (т. 3 според чл. 17 (1) от Наредба за изискванията към разработването и съдържанието на Стратегическите Карти за Шум и към Плановите за действие)**

През последните години в резултат на процеса на стратегически подход на Столична община и дефинираните на базата на първоначалната СКШ и последващ План за действие мерки се забелязва обща редукция на над-граничното натоварване за фактори железопътен трафик и промишлена дейност.

Във връзка с изпълнението на разработената Програма за енергийна ефективност с набелязани мерки за подмяна на остарялата дограма на училища, детски градини и обществени сгради с PVC, освен ефект по отношение икономии за отопление се постига и шумоизолиращ ефект. Столична община изпълнява поставената си цел: детските ясли, градини и училищата да бъдат обновени чрез прилагане на мерки за енергийна ефективност.

За фактор автомобилен трафик с оглед на интензивните инфраструктурни промени в Столична община, развитието на метро мрежата, велоалеи от една страна, но увеличението на трафика от друга страна се наблюдава прелокализиране на над-граничното ошумяване (отразено в актуализираната СКШ).

За фактор самолетен трафик с оглед интензифициране на летище „Васил Левски“ и превръщането му в основно по смисъла на ЗЗШОС се наблюдава намаляване на общо влияние на въздействието на въздушния трафик (въпреки наблюдаващото се локално повишено шумово натоварване).

### **Обобщени резултати и анализ на провеждания през годините мониторинг с кратковременни измервания на шум – от СРЗИ и Столична община:**

По данни на Националния статистически институт към **31.12.2023 г.**, **населението на столицата, което е подложено на системно шумово натоварване е 1 286 965 души**, при 1 280 334 души за същия период на 2022 г.

През октомври 2024 г., измерванията на нивата на шума в околната среда се провеждат в **75 пункта** в град София, при гъвкаво работно време на екипите от дирекция „Лабораторни изследвания“, в часовете от 07.00 до 19.00 ч.

Разпределението на пунктовете по територии е следното:

#### **I. Пунктове върху територии, прилежащи към пътни, железопътни и въздушни трасета – 36 пункта (48%):**

1. Пунктове върху територии, подложени на въздействието на интензивен автомобилен трафик – 18 пункта (**24%**);

2. Пунктове върху територии, подложени на въздействието на релсов, железопътен и трамваен транспорт – 15 пункта (**20%**);

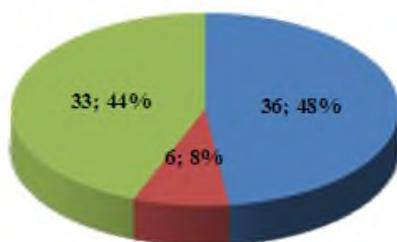
3. Пунктове върху територии, подложени на въздействието на авиационен шум – 3 пункта (**4%**).

II. Пунктове върху територии с промишлени източници на шум – производствено-складови територии и зони – 6 пункта (8%).

III. Пунктове върху територии, подлежащи на усилена шумозащита – 33 пункта (44%):

1. Жилищни зони и територии – 13 пункта (17%);
2. Зони за обществен и индивидуален отдих – 5 пункта (7%);
3. Зони за лечебни заведения и санаториуми – 8 пункта (11%);
4. Зони за научно-изследователска дейност – 4 пункта (5%);
5. Тихи зони, извън урбанизираните територии – 3 пункта (4%).

Разпределение на пунктовете по територии

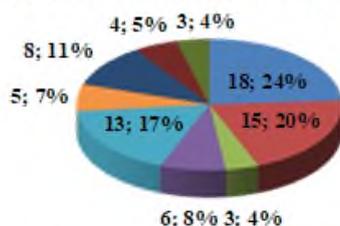


- I. Пунктове върху територии, прилежащи към пътни, железопътни въздушни трасета
- II. Пунктове върху производствено-складови територии и зони
- III. Пунктове върху територии, подлежащи на усилена шумозащита

Разпределението на пунктовете, подложени на шум, които са обхванати с измервания, с цел мониторинг е както следва:

1. Пунктове в територии, подложени на въздействието на интензивен автомобилен трафик.
2. Пунктове в територии, подложени на въздействието на релсов железопътен и трамваен транспорт.
3. Пунктове в територии, подложени на въздействието на авиационен шум.
4. Пунктове до производствено-складови територии и зони.
5. Пунктове в жилищни зони.
6. Пунктове в зони за обществен и индивидуален отдих.
7. Пунктове до зони на лечебни заведения.
8. Пунктове в зони за научно-изследователска и учебна дейност.
9. Пунктове в тихи зони, извън урбанизираните територии.

Пунктове, подложени на шум от:



- автомобилен трафик
- авиационен шум
- жилищни зони
- лечебни заведения
- извън урбанизираните територии
- трамваен транспорт
- промишлени зони
- обществен отдих
- научна дейност

Резултатите от измерванията на СРЗИ за 2024 г. са представени Таблица 1, сравнени с граничните стойности на нивата на шума, съгласно изискванията на Приложение № 2, Таблица № 2 на Наредба № 6/2006 г.

**Таблица 1** Резултати от измерванията за 2019 – 2024г.

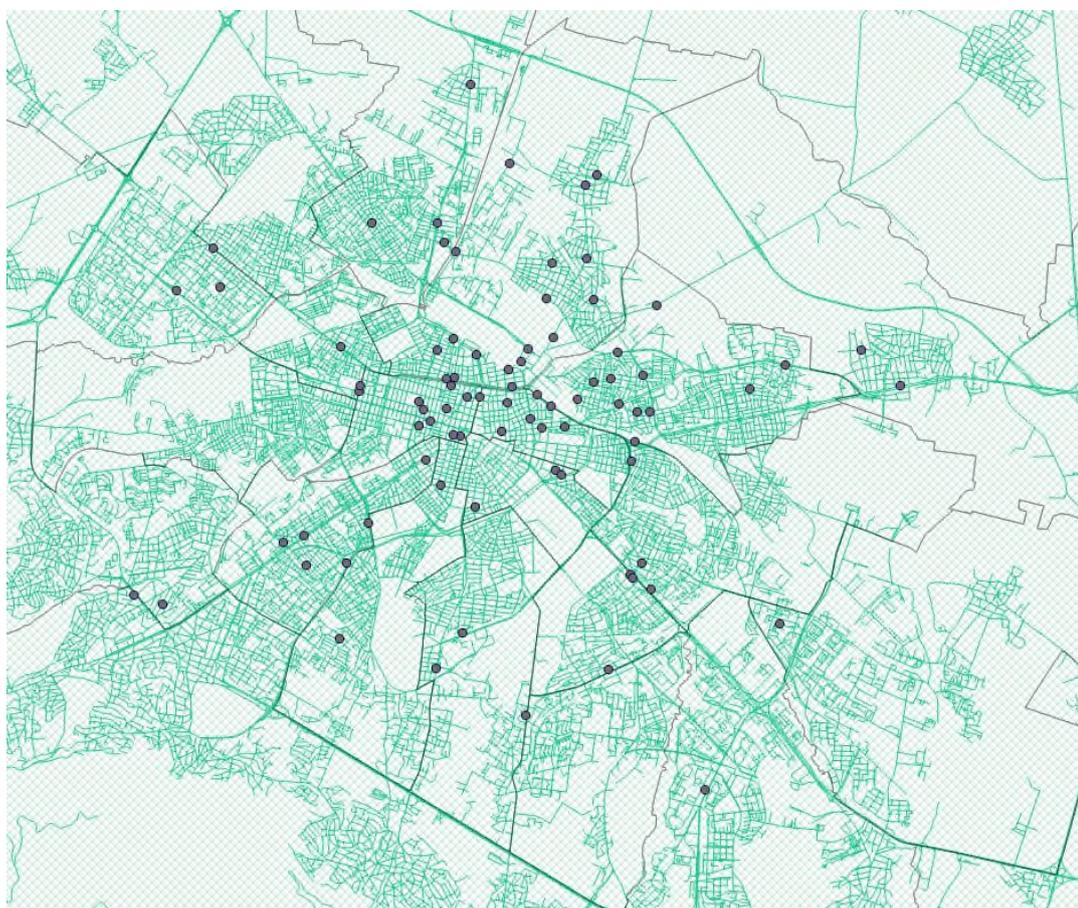
Пунктове на СРЗИ за измерване нива на шум в гр. София 2019 – 2024 г.									
№	Пункт (вид, адрес)	Измерена/ изчислена стойност						Норма	над/в норма
		Еквивалентно ниво на шума dB(A)						Гранич- на стойно ст dB(A)	
1.	2.	3.						4.	5.
I.	Пунктовете върху територии, прилежащи към пътни, железопътни и въздушни трасета.	36 пункта						60.0 /65.0	
1.	Пунктове върху територии, подложени на въздействието на интензивен автомобилен трафик	18							
		2019	2020	2021	2022	2023	2024	60.0	
1	бул. "Сливница", в участъка ул. "Бургас"	69	69	69	70	70	69	60	Над норма
2	бул. "Цариградско шосе", ул. "Латинка"	72	72	72	71	70	71	60	Над норма
3	ж.к. "Младост", бул. "Сахаров"	70	60	60	60	62	63	60	Над норма
4	бул. "Сливница", ул."Будапеща" /дясно/	72	72	72	73	73	73	60	Над норма
5	бул. "Сливница", ул. "Будапеща" /ляво/	74	73	73	73	73	73	60	Над норма
6	бул. "П. Евтимий", ул. "6-ти септември"	66	68	66	70	70	66	60	Над норма
7	бул. "В.Левски", ул. "Хан Крум"	69	66	67	69	68	67	60	Над норма
8	бул. "Черни връх", ул. "Плана планина"	71	71	71	72	73	71	60	Над норма
9	ул. "Св. Наум", ул. "Вишнева"	72	71	72	74	72	72	60	Над норма
10	ул. "Житница", ул. "Кюстенджа"	63	63	68	68	69	69	60	Над норма
11	бул."Г. Делчев" № 31	69	67	68	69	68	68	60	Над норма
12	бул. "Евл. Георгиев", ул. "Паренсов"	64	56	56	69	68	66	60	Над норма
13	бул. "Евл. Георгиев", ул. "Гогол"	64	64	65	67	66	67	60	Над норма
14	бул. "Стамболийски", ул. "Лавеле"	68	66	66	68	66	66	60	Над норма
15	ул. "Г.Софийски" № 50	65	63	65	62	62	63	60	Над норма
16	ул."Д. Чинтулов", ул. "Република" бл.272	69	69	68	70	69	63	60	Над норма
17	ул."Латинка", ул."Ю.Гагарин"	64	61	61	58	58	59	60	В норма

18	бул."Витоша", ул."Гладстон" – ЦГЧ	54	52	53	60	59	59	60	В норма
2.	Пунктове върху територии, подложени на въздействието на релсов железопътен и трамваен транспорт	15 пункта						65.0	
		2019	2020	2021	2022	2023	2024		
19	бул."Македония", ул."20-ти април"	69	68	65	63	66	63	65	В норма
20	бул."Цар Борис"III, ул."Нишава"	70	70	69	69	70	72	65	Над норма
21	гара "Подуяне"	73	73	73	71	72	73	65	Над норма
22	бул."Мадрид", бул."Евл. Георгиев"	71	70	71	67	67	68	65	Над норма
23	бул."К. Величков", ул."Пиротска"	64	65	65	70	73	70	65	Над норма
24	бул. "Мария Луиза", ул."Струга"	68	67	67	65	65	66	65	Над норма
25	бул."Витоша", ул."Д-р Ст. Сарафов"	63	63	63	64	66	65	65	В норма
26	бул. "Стамболийски", ул."Странджа"	68	68	68	69	67	66	65	Над норма
27	пл. "Славейков"	62	62	62	66	64	63	65	В норма
28	ж.к. "Люлин" 5, бл.549	58	58	58	57	58	59	65	В норма
29	Ал. Стамболийски прелеза, бл. 56	64	65	65	63	65	62	65	В норма
30	Бул."Драган Цанков", ул. „Л. Станчев“с/у КАТ	69	70	70	70	71	69	65	Над норма
31	ж.к. Дружба 2, ул."Обиколна", бл. 202	61	61	61	62	62	62	65	В норма
32	бул. "Ломско шосе", СУ "Луи Брайел"	70	71	71	72	73	70	65	Над норма
33	бул. "България", бул. "Акад. Иван Гешов"	69	67	67	72	75	72	65	Над норма
3.	Пунктове върху територии, подложени на въздействието на авиационен шум	3 пункта						65.0	
		2019	2020	2021	2022	2023	2024		
34	бул. "Ботевградско шосе", ул. "Летоструй"	71	71	71	72	73	73	65	Над норма
35	кв. Слатина, бул. "Гео Милев", ул. "Кривина"	66	66	66	67	67	63	65	В норма
36	кв. Слатина, жк. "Христо Смирненски"	56	55	56	52	52	52	65	В норма
II.	Пунктовете върху територии с промишлени източници на шум, производствено-складови територии и зони.	6 пункта						70.0	
		2019	2020	2021	2022	2023	2024		
37	кв. "Захарна фабрика", бл.168	64	63	65	63	63	57	70	В норма
38	ТЕЦ - Земляне	61	54	54	56	52	52	70	В норма
39	ТЕЦ - София	69	71	71	74	72	72	70	Над норма
40	Подуяне Мелничен комбинат	67	66	67	66	68	68	70	В норма
41	Борса Слатина	65	65	65	65	64	62	70	В норма
42	Сердика "Данон"	69	66	65	68	67	67	70	В норма

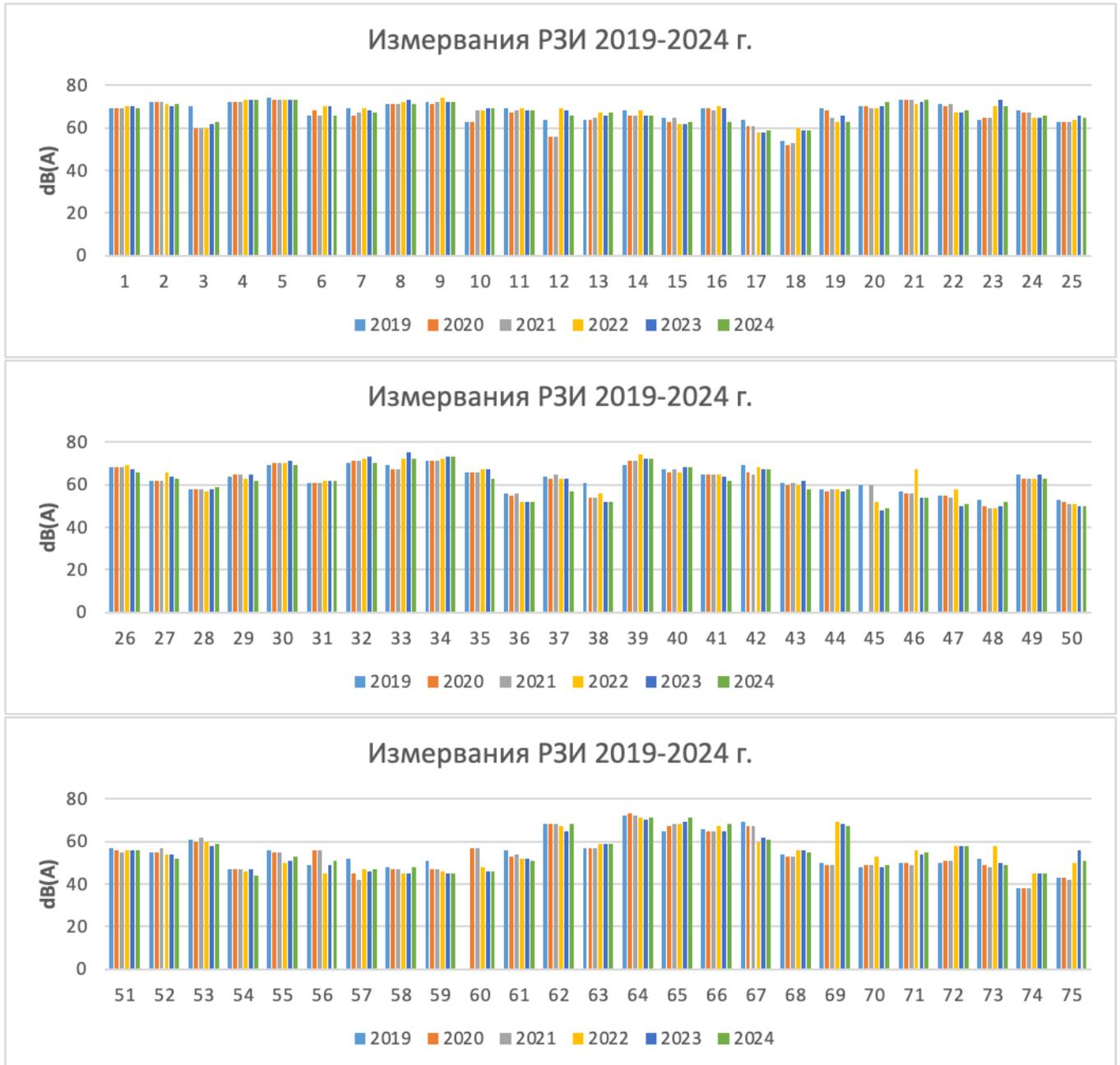
Ш.	Пунктове върху територии, подлежащи на шумозащита	33 пункта						55.0	
		13 пункта							
1.	Жилищни зони и територии	2019	2020	2021	2022	2023	2024		
43	ул. "Карнеги", ул. "Раковски"	61	60	61	60	62	58	55	Над норма
44	ул. "Лозенец", ул. "Крум Попов"	58	57	58	58	57	58	55	Над норма
45	ул. "Цв. Радославов", ул. "Г. Галилей"	60	-	60	52	48	49	55	В норма
46	ул. "П. Хитов", ул. "К. Честименски"	57	56	56	67	54	54	55	В норма
47	ул. "Плачковица", ул. "Персенк"	55	55	54	58	50	51	55	В норма
48	Зона Б-5, бл. 9-11	53	50	49	49	50	52	55	В норма
49	ж.к. "Красно село" бл. 193	65	63	63	63	65	63	55	Над норма
50	ж.к. "Дружба" бл. 96	53	52	51	51	50	50	55	В норма
51	ул. "Киевска", ул. "Ново село"	57	56	55	56	56	56	55	Над норма
52	ул. "Я. Вешин", ул. "Я. Забунов"	55	55	57	54	54	52	55	В норма
<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>						<b>4</b>	<b>5</b>
53	ж.к. "Хиподрума", срещу 51 СОУ	61	60	62	60	58	59	55	Над норма
54	жк. "Люлин", междублоково пространство	47	47	47	46	47	44	55	В норма
55	жк. "Стрелбище, ул. "Златни врата"/ул. "Косово поле"	56	55	55	50	51	53	55	В норма
<b>2.</b>	<b>Зони за обществен и индивидуален отдих</b>	<b>5 пункта</b>						<b>45.0</b>	
		<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>		
56	Борисова градина към бул. "П. Яворов"	49	56	56	45	49	51	45	Над норма
57	Борисова градина към бул. "Е. и Хр. Георгиеви"	52	45	42	47	46	47	45	Над норма
58	Южен парк	48	47	47	45	45	48	45	Над норма
59	Северен парк	51	47	47	46	45	45	45	В норма
60	Западен парк	-	57	57	48	46	46	45	Над норма
<b>3.</b>	<b>Зони за лечебни заведения и санаториуми</b>	<b>8 пункта</b>						<b>45.0</b>	
		<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>		
61	УМБАЛ "Св. Анна", ул. „Д. Моллов“ №1	56	53	54	52	52	51	45	Над норма
62	II МБАЛ, бул. "Хр. Ботев" № 102	68	68	68	67	65	68	45	Над норма
63	II САГБАЛ, ул. "Шейново" № 8	57	57	57	59	59	59	45	Над норма
64	УМБАЛСМ "Н. И. Пирогов", бул. Ген. Тотлебен" №21	72	73	72	71	70	71	45	Над норма
65	I МБАЛ, бул. "Патриарх Евтимий" №35	65	67	68	68	69	71	45	Над норма
66	НМТБ бул. "Мария Луиза" № 104	66	65	65	67	65	68	45	Над норма
67	29 ДКЦ, ул. "Г. Измирлиев" № 8	69	67	67	60	62	61	45	Над норма

68	жк. "Люлин", 12-ти ДКЦ, ул. "Кореняк" № 17	54	53	53	56	56	55	45	Над норма
4.	Зони за научно-изследователска дейност	4 пункта						45.0	
		2019	2020	2021	2022	2023	2024		
69	БАН с изглед към бул. "Шипченски проход"	50	49	49	69	68	67	45	Над норма
70	БАН междублоково пространство	48	49	49	53	48	49	45	Над норма
71	Студентски град зад ТУ	50	50	49	56	54	55	45	Над норма
72	Студентски град зад УНСС	50	51	51	58	58	58	45	Над норма
5.	Тихи зони, извън урбанизираните територии	3 пункта						40.0	
		2019	2020	2021	2022	2023	2024		
73	Княжево вилна зона Черен кос	52	49	48	58	50	49	40	Над норма
74	Вилна зона Бистрица	38	38	38	45	45	45	40	Над норма
75	Вилна зона Баня	43	43	42	50	56	51	40	Над норма
Общ брой на пунктовете с ниво на шума над гранични стойности.		52	51	51	52	52	51		

- Обзор измервателни пунктове „измервания – СРЗИ:



- Съпоставителна графика на измерванията извършени от СРЗИ за периода 2019-2024 г.



**В 26 пункта (72%) от 36-те пункта върху територии, подлежащи към пътни, железопътни и въздушни трасета са измерени стойности, несъответстващи на нормите за 2024 г. В останалите 10 (28%) еквивалентните нива на шум са в норма:**

- 1. Надномермени стойности в пунктове върху територии, подложени на въздействието на интензивен автомобилен трафик са установени в 16 от 18 пункта (89%), а именно в пунктове с № 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 и 16.**
- 2. Стойности над нормата са установени в 9 от 15 пункта (60%) върху територии, подложени на въздействието на релсов железопътен и трамваен транспорт, съответно № 20, 21, 22, 23, 24, 26, 30, 32 и 33.**
- 3. Несъответстващо на нормата ниво на шума е отчетено в 1 от 3 пункта (33%), разположени върху територии, подложени на въздействието на авиационен шум. Този пункт е № 34.**

В 1 от пунктовете върху територии, подлежащи към пътни, железопътни и въздушни трасета има по-значителна разлика в сравнение с измерванията спрямо предходната година. Разликата е с 5 dB(A) по-ниска и е измерена в пункт № 16. В 4 от пунктовете е измерена стойност от 73 dB(A) – най-висока за 75-те мониторираните пункта. Това са пунктове №4, 5, 21, 34.

**В 1 (17%) от 6-те пункта върху територии с промишлени източници на шум, производствено-складови територии и зони е измерена стойност над норма. Тя е в пункт № 39.**

От всички пунктове от групата има една по-значителна разлика от 6 dB(A) в резултатите от измерванията спрямо предходната година: В пункт №37 е измерено ниво с 6 dB(A) по-ниско. В 4 от пунктовете няма разликата в стойностите и в 1 отклонението с 2dB(A) по-ниско.

- I. В 24 (73%) от 33-те пункта върху територии, подлежащи на усилена шумозащита са измерени стойности над норма. В останалите 9 пункта (27%), еквивалентните нива на шум не превишават граничните стойности:**
  - 1. Несъответстващи на нормата са 5 от 13 пункта (38%) в жилищни зони и територии. Тези пунктове са № 43, 44, 49, 51, 53.**
  - 2. В зони за обществен и индивидуален отдих над нормата са 4 от 5 пункта (80%) - № 56, 57, 58 и 60.**
  - 3. В зони за лечебни заведения и санаториуми несъответстващи са всичките 8 пункта (100%) - № 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67 и 68.**
  - 4. В зоните за научно-изследователска и учебна дейност нормата е превишена също във всичките 4 пункта (100%) - № 69, 70, 71 и 72.**
  - 5. В пунктове в тихи зони, извън урбанизираните територии и трите пункта (100%) са с превишени стойности, съответно № 73, 74 и 75.**

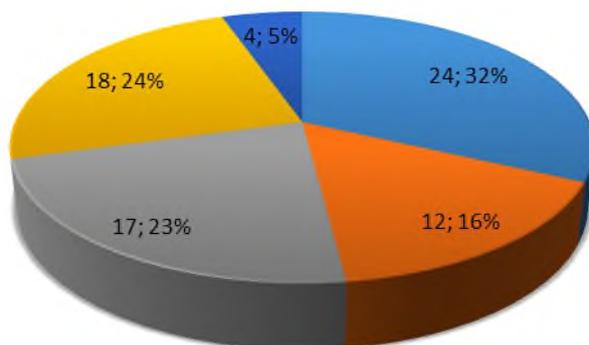
В 1 от пунктовете **върху територии, подлежащи на усилен шумозащита** има по-значителна разлика от 5 dB(A) в измерванията спрямо предходната година – пункт № 75 - с 5 dB(A) по-малко.

Най-голямата разлика спрямо 2023 г. – с 6 dB (A) по-малко, е отчетена в пункт №16 ул. „Д. Чинтолов“, ул. „Република“ – 63 dB(A) и пункт № 37 кв. Захарна фабрика, бл. 168 – 57 dB(A).

През настоящата година от общо 75 изследвани пункта има само 24 пункта (32%) с еквивалентни нива на шума в норма, с 1 повече от предходната 2023 година.

### Разпределението на регистрираните шумови нива по диапазони за 2024 г

Разпределение на шумовите нива по диапазони (в брой пунктове)



■ под 58 dB(A) ■ 58-62 dB(A) ■ 63-67 dB(A) ■ 68-72 dB(A) ■ 73-77 dB(A)

\*Не са регистрирани еквивалентни нива на шума в диапазоните **78 – 82 dB(A)** и **над 82 dB(A)**.

### За периода 2015 – 2024 г.:

- Относителният дял на броя пунктове с еквивалентни шумови в **диапазон под 58 dB(A)** през 2024 г. се запазва същия като през 2023 г. Наблюдава се тенденция на увеличаването им до 2020 г., когато е измерен най-висок относителен дял за целия период – 37,84%. През следващите 2 години този дял намалява. През 2023 г. и 2024 г. стойността отново се покачва, без да превишава максимума от 2020 г. и достига 32,00% - най-високата стойност за тези година спрямо останалите диапазони.
- Относителният дял на броя пунктове с еквивалентни шумови нива в **диапазон 68 – 72 dB(A)** през 2024 г. се увеличава на 24% – с едно еквивалентно шумово ниво повече спрямо 2023 г. При тази група има тенденция на намаляването им до 2020 г., когато е отчетена най-ниската стойност – 21,62%. През следващите 2 години тя се увеличава, а през 2023 г. отново намалява до 22,67%, като не достига стойността от 2020 г. През 2016 г. е

отчетен най-висок относителен дял на пунктове с нива в този диапазон спрямо всичките диапазони за 10-годишния проследяван период - 40,43%.

- В **диапазон 58 – 62 dB(A)** през 2024 г. относителният дял на брой пунктове с еквивалентните шумови нива се увеличава спрямо 2023 г. За периода 2015 – 2024 г. няма оформена тенденция и неговите стойности се движат в интервала 8,21% - 17,33%.
- В **диапазона 63 – 67 dB(A)** няма оформена тенденция в измерените относителни дялове на броя пунктове с еквивалентни шумови нива за периода 2015 – 2024 г. Последните се движат между 17,57% и 27,03%. През 2024 г. този дял е 22,67%.
- В най-високия **диапазон 73 – 77 dB(A)** през 2024 г. е измерен относителен дял на брой пунктове с еквивалентни шумови нива 5,33%, колкото през 2022 г. Тази стойност е с 4% по малка спрямо 2023 г., когато тя е най-висока за разглеждания 10 годишен период – 9,33%.

През 2024 г. в Столична РЗИ са постъпили 3 сигнала за наличие на шум съответно от моторни превозни средства, от трамвай и от авиационен шум. Два от сигналите са пренасочени към контролните органи по компетентност, съгласно Закона за защита от шума, обн. ДВ. бр.74/13.09.2005г., изм. и доп. ДВ. бр.101/27.11.2020 г. При един от сигналите за шум от трамвай, са проведени измервания от акредитиран Орган за контрол от вид А – Дирекция „Лабораторни изследвания“ към инспекцията, при които са установени резултати на еквивалентни шумови нива в норма, за което е информиран подателя на сигнала.

#### **Изводи:**

- Не са регистрирани пунктове с еквивалентни нива на шума в диапазоните 78-82 dB(A) и над 82 dB(A) за разглеждания период 2015 – 2024 г.;
- Абсолютният брой и относителният дял на пунктовете с еквивалентно ниво на шума над граничните стойности за 2024 г. е с един по-малко спрямо 2023 г. - 68% от общия брой при 69% за предходната година;
- През 2024 и 2023 г. най-голям е абсолютният брой на пунктовете в диапазона под 58 dB(A). Следват тези в диапазони 68–72 dB(A) и 63 – 67 dB(A);
- При пунктовете, върху териториите с промишлени източници на шум, с изключение на един, нивата на шума са под граничните стойности както през предходната година;
- Само в 2 от 33 пункта, подложени на усилен шумозащита има съществено намаляване на измерените еквивалентни шумови нива спрямо предходната година – с 4 dB(A) и 5 dB(A). Въпреки че 21 (64%) от пунктовете в тази група попадат в диапазона под 58 dB(A), в 24 пункта (73%) нивата на шума са над гранични стойности за съответната територия;
- Абсолютният брой на пунктовете върху територии, прилежащи към пътни, железопътни и въздушни трасета с нива на шума над граничните стойности са с 2 (6%) по-малко в сравнение с предходната година.

**Препоръки:**

През 2023 г. Столичният общински съвет одобрява актуализирана Стратегическа карта за шум в околната среда на агломерация София. Там отново е видно, че най-висока степен на неблагоприятно влияние върху населението на града оказва автомобилният трафик. Във връзка с това мерките за намаляване на шума в околната среда през 2024 г. е важно да бъдат насочени към намаляването на влиянието на шума, предизвикан от автомобилния трафик, а именно:

1. Въз основа на актуализираната Стратегическа карта на шум да се актуализира и Плана за действие на агломерация София като с приоритет се предприемат мерки към високото ниво на шумово замърсяване и експозиция на шумови нива над допустимите гранични стойности на населението вследствие автомобилния транспорт.
2. Да се направи оценка на ефективността на приложените и изпълнени мерки, и на тази база да бъдат заложили нови такива, съгласно актуализираната Стратегическа карта на шума.
3. Да се предприемат действия за изпълнение на неизпълнените мерки, приоритизирани на базата на оценка на здравния риск.
4. В актуализирания план за действие да се определят приоритетните райони, да се включат конкретни мерки, които да бъдат финансово обезпечени и които да доведат до ефективно намаляване на шумовите нива в урбанизираните територии и опазване здравето на населението. Да се посочат видовете мерки (напр. ремонтване и асфалтиране на участъци от уличната мрежа, реконструкция на булеварди и трамвайни трасета, озеленяване и др.), както и конкретни срокове за тяхното изпълнение.
5. Да се изготвят ежегодни планове за текущ контрол на шума в околната среда.
6. Да се предприемат мерки за устойчиво развитие на градския транспорт.
7. Да се постигне на по-добра регулация на натовареното движение.
8. Да се постигне по-добро съгласуване на действията на Столична община и КАТ-СДВР – „Пътна полиция“ и др.

Запазва се висок процентът на детски, лечебни, учебни, научноизследователски заведения и обществени сгради (т. нар. „специални“ сгради), което налага залагане в плана на мерки за намаляване на шума в тях.

Дейностите на Столична РЗИ и през следващите години ще бъдат насочени към:

- Да се продължи ежегодното провеждане на мониторинг на шума на територията на град София, съгласно Закона за здравето;

- Активно да се участва в работата на експертните съвети по Закон за устройство на териториите и на комисиите за изготвяне и актуализиране на програми за намаляване на нивото на шума на град София;

- Да продължи осъществяването на насочен контрол за ограничаване на шума в околната среда, съобразно разпоредбите на Закона за защита от шума в околната среда и на процедурите за работа със сигнали на граждани.

### **Заклучение:**

От всички измерени еквивалентни нива на шум в пунктовете на територията на град София през **2024 г. над норма са 68% – с 1% по-малко спрямо 2023 г.**, което е незначително подобрение.

Все още с най-голямо значение за шума в околната среда е този, създаван от интензивен автомобилен трафик и релсов железопътен и трамваен транспорт – 76% от еквивалентните нива на шум, измерени в 33 броя пунктове, разположени върху територии, подложени на тези източници на шум.

През 2024 г. остава същият относителен дял на пунктовете с измерени еквивалентни шумови нива в диапазона под 58 dB(A), а в три от диапазоните 58 – 62 dB(A), 63 - 67 dB(A) и 68 - 72 dB(A) той се увеличава спрямо предходната година за сметка на този в диапазона 73 - 77 dB(A). Не се регистрират нива на шума в диапазона 78-82 dB(A) и над 83 dB(A) за целия разглеждан 10 годишен период на наблюдение. Като невралгични точки с максимални измерени нива на шум се очертават пунктовете **№ 4** бул. „Сливница”, ул. „Будапеща” /дясно/ – 73 dB(A), **№5** бул. „Сливница”, ул. „Будапеща” /ляво/ – 73,0 dB(A), **№21** гара „Подуяне“ – 73 dB(A), **№34** бул. „Ботевградско шосе“, ул. „Летоструй“ – 73 dB(A). Броят им е с 3 по-малко от предходната година. Нов пункт в този диапазон е **№ 21**, в който еквивалентното ниво е с 1 dB(A) по-високо спрямо 2023 г. Пунктове, които отпадат от тази група спрямо 2023 г. са №№ 8, 23, 32 и 33, като в последния е измерено максимално еквивалентно ниво на шум от 75 dB(A) за 2023 г., при максимално ниво за 2024 г. от 73 dB(A).

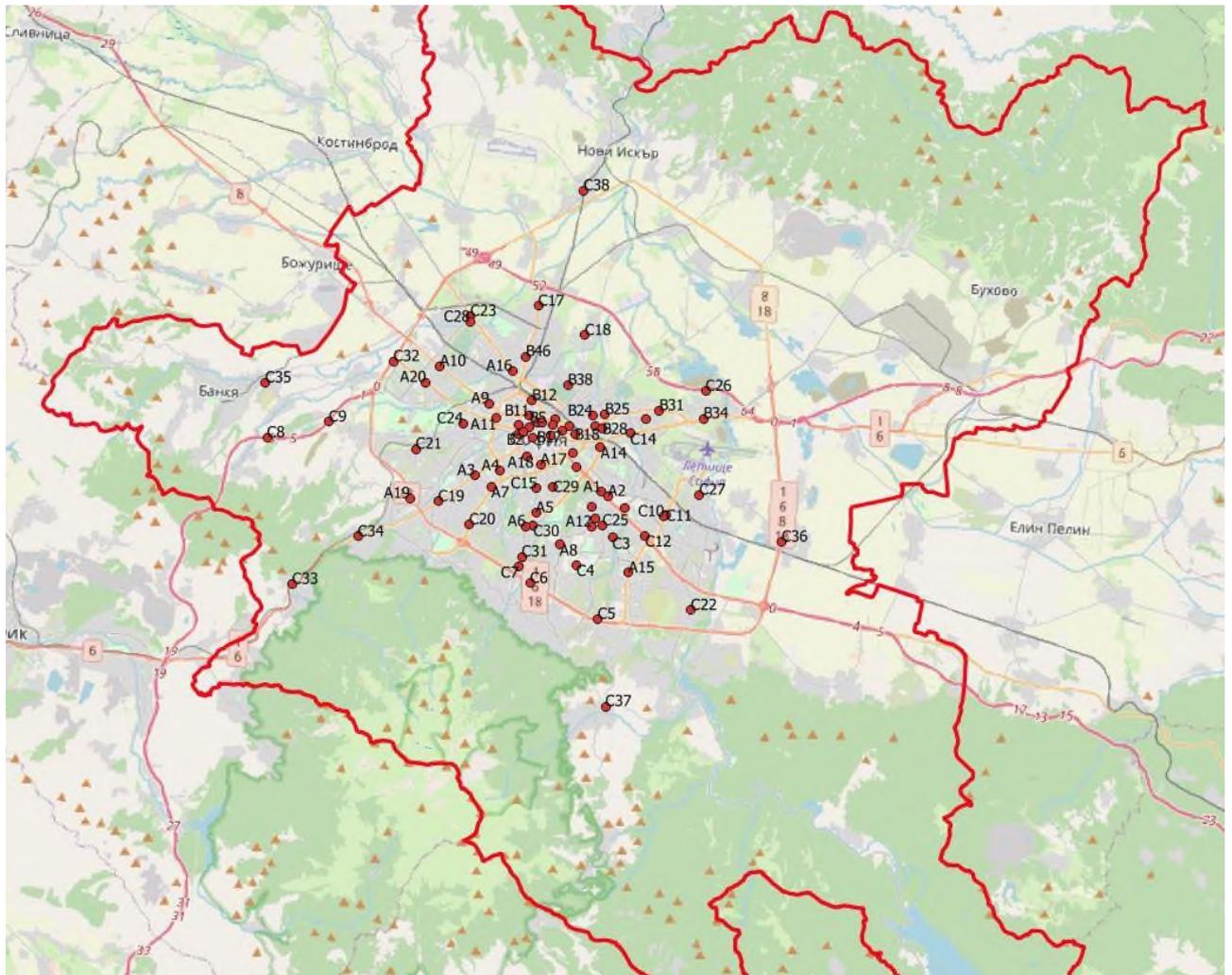
Броят на пунктовете с относителен дял на еквивалентни шумови нива в диапазона под 58 dB(A) отново е максимален и равен на този от предходната година – 24 броя. От тях 21 броя се намират се в зони на усилена шумозащита, като в тази група броят на пунктовете над норма е 24. Следва относителния дял на пунктове в диапазона 68 – 72 dB(A), в който попадат основно пунктове върху територии, прилежащи към пътни, железопътни и въздушни трасета, като се запазва общата оформена тенденция на намаляване на нивата на шум в групата от 2016 г. насам, въпреки че стойността за 2024 е по-голяма спрямо тази от 2023 г.

Във връзка с процеса по актуализации на СКШ на агломерация София, в периода 2008 – 2022 г., бяха реализирани измервания на шум и трафикопреброявания в следните пунктове (акустичен мониторинг проведен от СПЕКТРИ ЕООД):

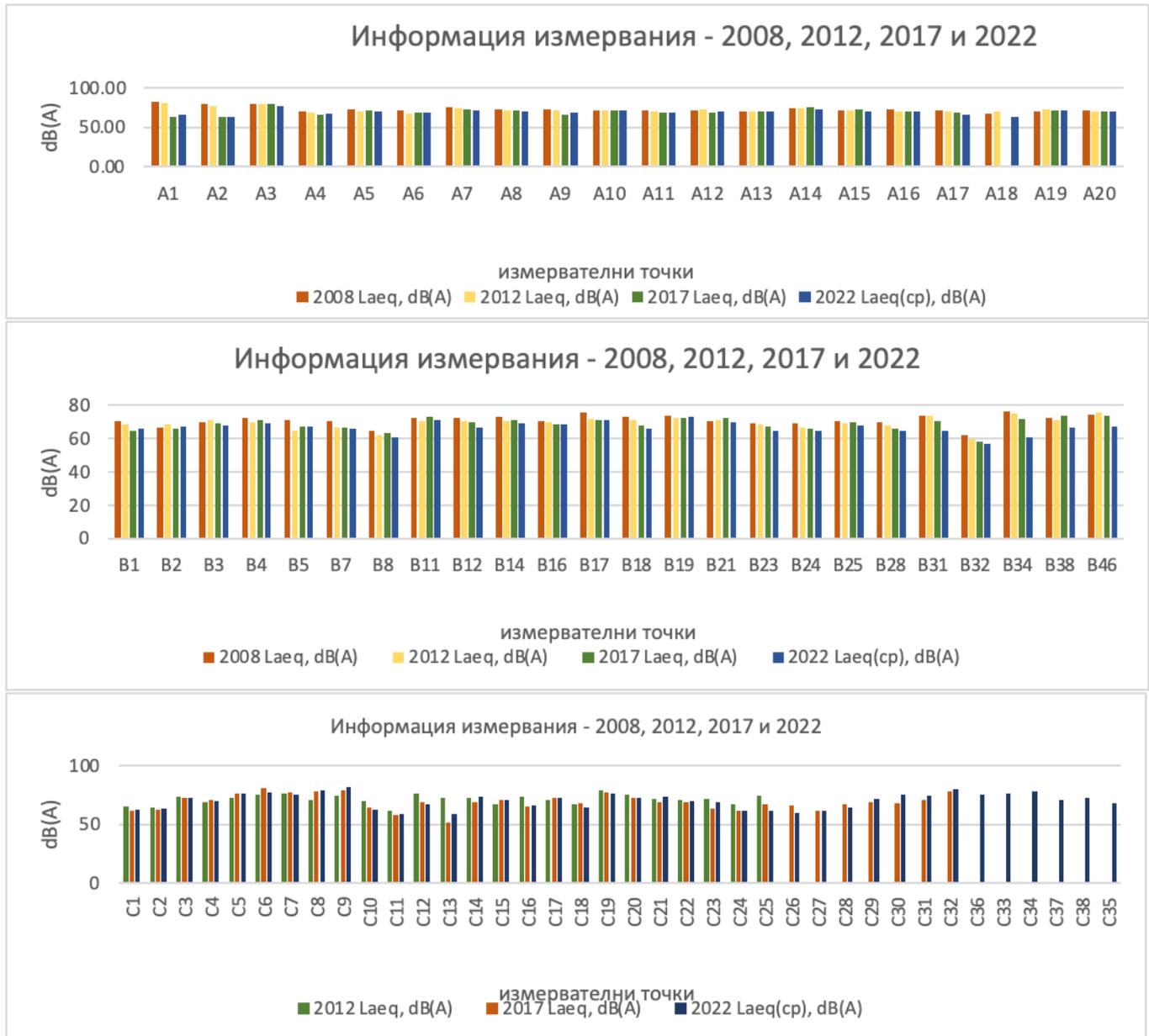
№	Точка	Адрес
1.	A1	гр.София, бул.Цариградско шосе м/у ул.Латинка и ул.Жолио Кюри
2.	A2	гр.София, бул.Цариградско шосе м/у Христо Чернопеев и Коста Лулчев
3.	A3	гр.София, бул.Цар Борис м/у Балчик и Добрич
4.	A4	гр.София, бул.Акад.Гешов м/у Найден Геров и Урвич
5.	A5	гр.София, бул.Никола Вапцаров м/у Драгалевска и Трепетлика
6.	A6	гр.София, бул.Черни връх м/у Кишинев и Орел
7.	A7	гр.София, бул.България м/у Нишава и Траянова врата
8.	A8	гр.София, бул.Симеоновско шосе м/у Тодор Кожухаров и 455
9.	A9	гр.София, бул.Сливница м/у Мелник и Бургас
10.	A10	гр.София, бул.Сливница м/у Ген.Асен Николов и Годеч
11.	A11	гр.София, бул.Константин Величков парк Св.Троица
12.	A12	гр.София, Г.М.Димитров м/у Владимир Трендафилов и 157
13.	A13	гр.София, бул.Евлоги Георгиев м/у Мургаш и Васил Априлов
14.	A14	гр.София, бул.Ситняково м/у Марагидик и Кобирино бранище
15.	A15	гр.София, Александър Малинов м/у Св.Киприян и Ал.Балван
16.	A16	гр.София, бул.Ломско шосе - ул. Хан Кубрат / ул. Република
17.	A17	гр.София, бул.Васил Левски м/у Раковска и 6-ти септември
18.	A18	гр.София, бул.Патриарх Евтимий м/у Княз Борис и Цар Асен
19.	A19	гр.София, бул.Никола Петков м/у Евлия Челеба и Любляна
20.	A20	гр.София, бул.Царица Йоанна м/у Ген.Асен Николов и Годеч
21.	B1	гр.София, бул.Ал.Стамболийски и ул.Самуил
22.	B2	гр.София, бул.Ал.Стамболийски и ул.Странджа
23.	B3	гр.София, ул.Опълченска-градинката
24.	B4	гр.София, бул.Т.Александров и ул.Отец Паисий
25.	B5	гр.София, бул.Мария Луиза и ул.Св.св. Кирил и Методий
26.	B7	гр.София, бул.Хр.Ботев и ул.Балкан
27.	B8	гр.София, ул.Ст.Стамболов и ул.Кирил и Методий
28.	B11	гр.София, ул.Антим I и бул.Сливница
29.	B12	гр.София, бул.Мария Луиза и ул.Софроний Врачански
30.	B14	гр.София, бул.Дондуков и ул.Будапеща
31.	B16	гр.София, ул.Г.С.Раковски и ул.Св.св.Кирил и Методий
32.	B17	гр.София, бул. В. Левски и ул. Росица
33.	B18	гр.София, бул. Дондуков и ул. Малкара
34.	B19	гр.София, бул.Д.Николаев-пред ИСУЛ
35.	B21	гр.София, бул.Сливница и ул.Дунав
36.	B23	бул.Вл.Вазов и ул.Панайот Хитов
37.	B24	гр.София, ул.Макгахан и ул.Уошбърн
38.	B25	гр.София, ул.Васил Кънчев и ул.Ангел Войвода
39.	B28	гр.София, ул.Тодорини кули и ул.Йоаким Груев
40.	B31	гр.София, бул.Вл.Вазов и ул.Ген.Инзов
41.	B32	гр.София, ул.Поп Груйо и ул.Хан Кардам
42.	B34	гр.София, бул.Ботевградско шосе-ул.55
43.	B38	гр.София, ул.Първа българска армия и ул.София
44.	B46	гр.София, Бул.Рожен и ул.Свободна
45.	C1	гр.София, Бул. Драган Цанков, ул. Атанас Далчев
46.	C2	гр.София, Бул. Драган Цанков, м/у ул. Св. Пимен Зографски и ул. Васил Кънчев

№	Точка	Адрес
47.	C3	гр.София, ул. Проф. Марко Семов и ул. А. Сахаров
48.	C4	гр.София, ул. Акад. Ст. Младенов, ул. Ат. Иширков
49.	C5	гр.София, Околовръстен път м/у Бистришко шосе и ул. 183
50.	C6	гр.София, Околовръстен път, Царско село
51.	C7	гр.София, Околовръстен път, бул. Черни връх
52.	C8	гр.София, Магистрала Люлин
53.	C9	гр.София, Магистрала Люлин
54.	C10	гр.София, бул. Брюксел, кв. Дружба, бл. 108
55.	C11	гр.София, бул. Брюксел, кв. Дружба, бл. 15
56.	C12	гр.София, бул. Цариградско шосе, бул. Ал. Малинов и бул. Йерусалим в района на The Mall
57.	C13	гр.София, ул. Асен Йорданов, срещу зала Армеец
58.	C14	гр.София, бул. Ботевградско шосе, ул. Витиня (до бл. 57 / 54)
59.	C15	гр.София, бул. Черни връх, с/у ул. Лозенска планина
60.	C16	гр.София, бул. Цариградско шосе, (с/у) в района на Полиграфията
61.	C17	гр.София, бул. Рожен (Махония – Жасмин)
62.	C18	гр.София, бул. Лазар Михайлов (Завой - Руски войн)
63.	C19	гр.София, Бул. Цар Борис III (До ул. Гусла (пред ИАОС)
64.	C20	гр.София, Бул. България (Пред комплекс БОКАР)
65.	C21	гр.София, Бул. Линкълн (кв. "Овча Купел") - преди кръстовището с бул. Монтевидео
66.	C22	гр.София, Бул. Самоковско шосе № 32 (Кв. Горубляне) (М. Велев – Г. Зоев)
67.	C23	гр.София, Бул. Ломско шосе (кв. Обеля) (Между ул. 108 и 109)
68.	C24	гр.София, Бул. Стамболийски (Ул. Проф. Вайганд (между бл. 5 и 6)
69.	C25	гр.София, Бул. Марко Семов (кв. Мусагеница)
70.	C26	гр.София, Северна скоростна тангента
71.	C27	гр.София, ул. Подпоручик Йордан Тодоров (Метростанция "Софийска Света гора")
72.	C28	гр.София, ул. Обелски път (открит участък метро)
73.	C29	гр.София, ул. Свети Наум и ул, Вишнева
74.	C30	гр.София, нов участък, ул. Сребърна (ул. Проф. Кръстьо Мирски)
75.	C31	гр.София, нов участък бул. Черни връх (м/у ул. Акад. Иван Буреш и ул. Проф. Георги Йолов)
76.	C32	гр.София, нов участък "Околовръстен път" и кръговото на бул. Царица Йоанна
77.	C33	гр.София, с. Владая, Е871 / ул. Пернишко шосе
78.	C34	гр.София, кв. Княжево, бул. Цар Борис III - с/у ул. 777-ма
79.	C35	гр.София, гр. Баня, ул. София / ул. Ангел Каралийчев
80.	C36	гр.София, с. Казичене, Околовръстен път / ул. Н. Петков
81.	C37	гр.София, с. Бистрица, ул. Никола Крушкин-Чолака / ул. Ивайло
82.	C38	гр.София, гр. Нови Искър, ул. Искърско дефиле и м/у ул. Боровец и ул. Иван Вазов

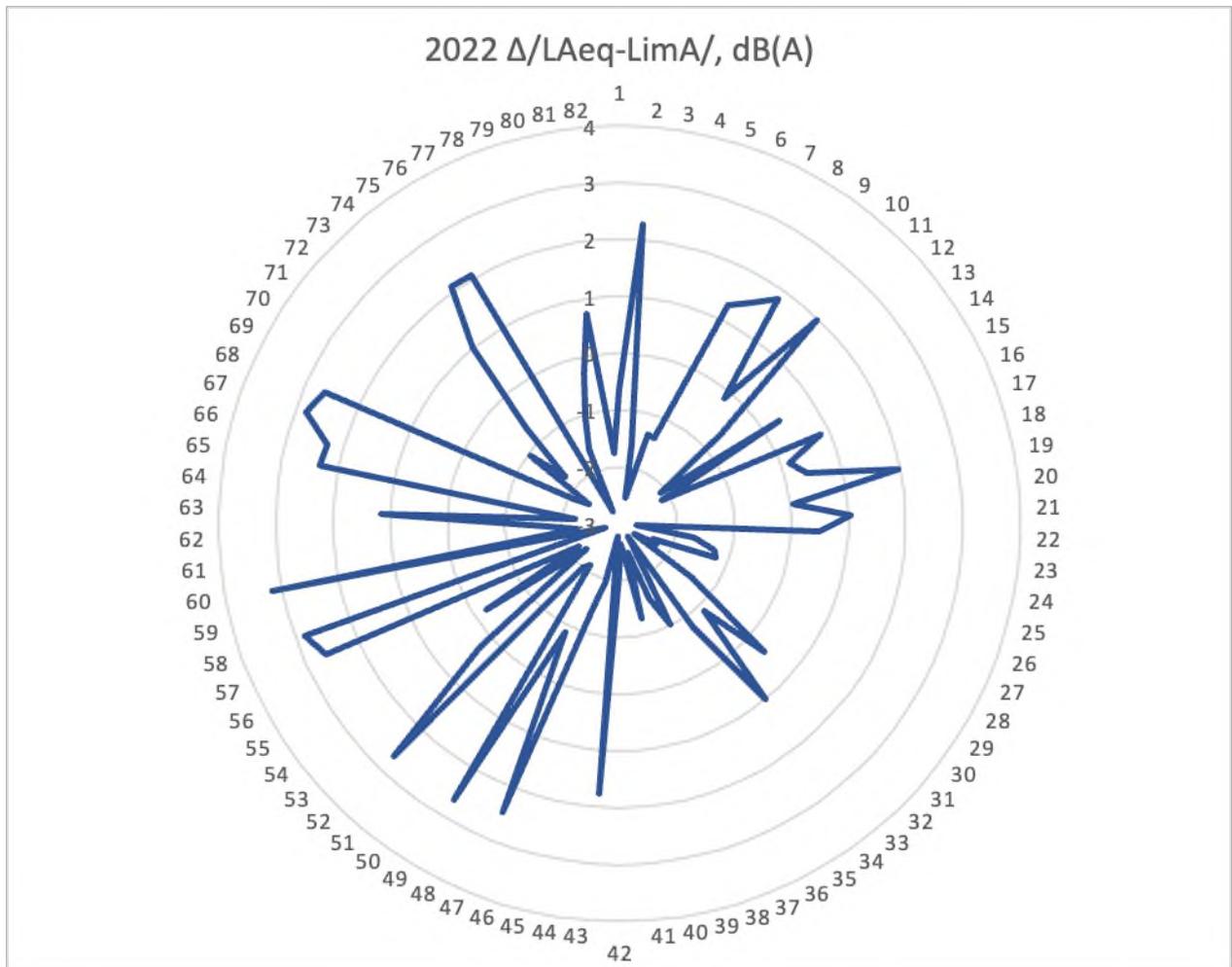
- Обзор измервателни пунктове „актуализации СКШ“, СПЕКТРИ ЕООД:



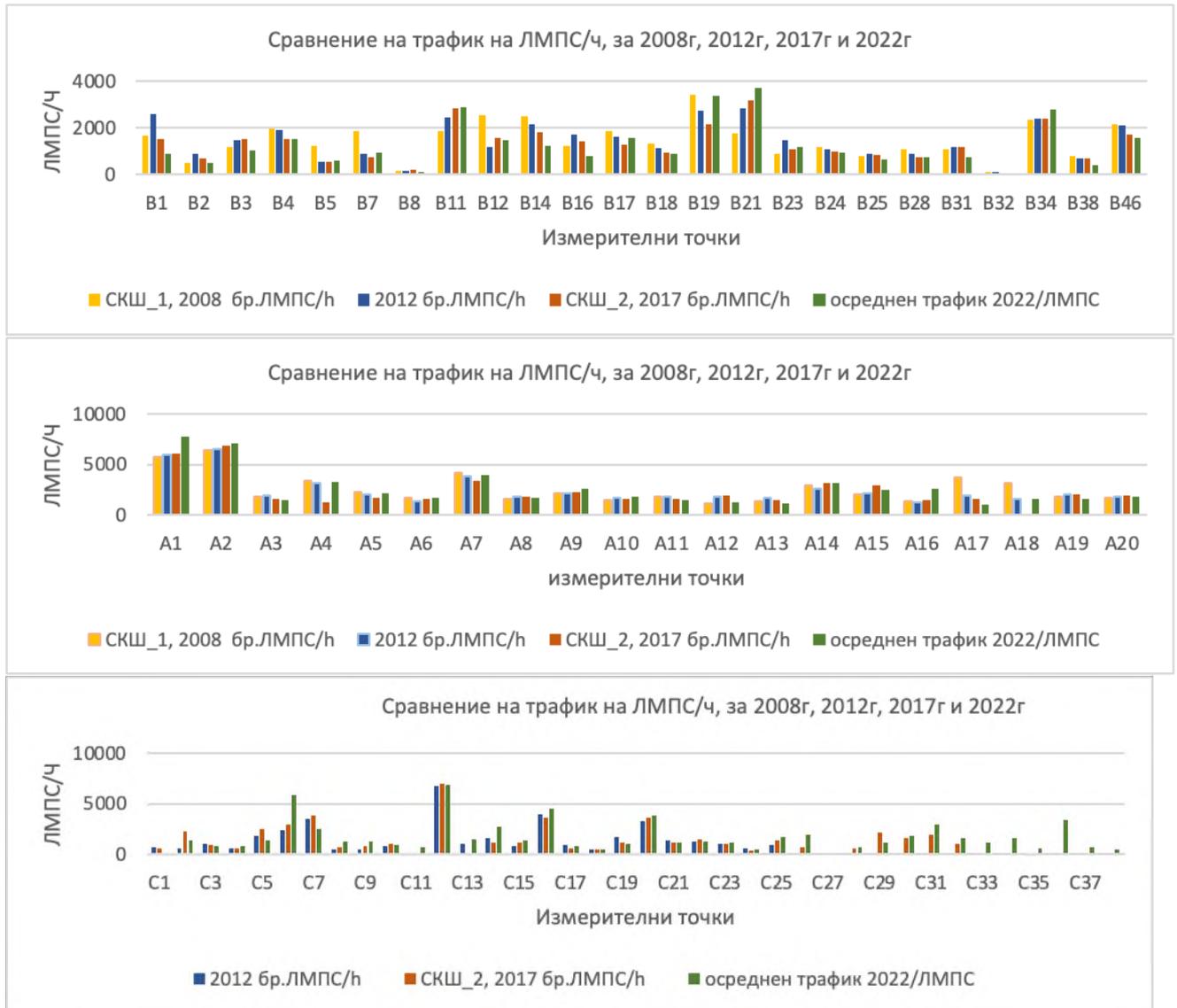
**Фиг. 5-1 ИНФОРМАЦИЯ ИЗМЕРВАНИЯ ЗА 2008, 2012, 2017 и 2022**



ВЕРИФИКАЦИОННИ РЕЗУЛТАТИ: ОТКЛОНЕНИЕ "LimA-ИЗМЕРВАНИЯ"



**Фиг. 5-2 ИНФОРМАЦИЯ ИЗМЕРВАНИЯ (ТРАФИК ЛМПС) - ЗА 2008, 2012, 2017 и 2022г. (СКШ1 / СКШ2)**



**Фиг. 6-В -iii ИНФОРМАЦИЯ ИЗМЕРВАНИЯ (ТРАФИК ТМПС) - ЗА 2008, 2012, 2017 и 2022г. (СКШ1 / СКШ2)**



Анализът на резултатите от проведените през 2008 г. - 2022 г. измервания на шум в околната среда, както във верификационни точки на СКШ, така и в новодефинирани с цел разширяване на обхвата на периодичен мониторинг точки, (отчитайки и последните промени в градоустройствената и акустична среда на агломерация София), води до следните основни заключения:

а) Точността на СКШ на Столична община в точките на верификация, които отговарят на инфраструктурната ситуация към 2022 г. е в допустимите според определенията на Директива 2002/49/ЕО приемливи граници на първоначалните СКШ (отклонение до 3 dB(A).

б) Точността в точки С1, С2, С3 и С25, С27, С28, (в близост до открити участъци на метро) е в близки до допустимите според определенията на Директива 2002/49/ЕО приемливи граници на първоначалните СКШ (с верификационни отклонения до около 3 dB(A).

в) Точността в точки С8, С9, С10 и С11, С32 (в близост до инсталирани противощумови бариери – бул. “Брюксел“) е в допустимите според определенията на Директива 2002/49/ЕО приемливи граници на първоначалните СКШ (с верификационни отклонения от 3-4 dB(A).

г) Като цяло отчитайки спецификата на Столична община (голяма по размери агломерация), както и имайки в предвид интензивните темпове на инфраструктурно развитие през последните години, може да се направи извода, че СКШ трябва да бъде задължително актуализирана със същия по съпоставимост инструментариум в минимум 5 (пет) годишен период.

## **6. Анализ на причините за превишаване на граничните стойности на показателите за шум (т. 4 според чл. 17 (1) от Наредба за изискванията към разработването и съдържанието на Стратегическите Карти за Шум и към Плановете за действие)**

През последните години, във връзка с изпълнението на разработената Национална програма за енергийна ефективност с набелязани мерки за подмяна на остарялата дограма на училища, детски градини и обществени сгради с PVC, освен ефект по отношение икономии за отопление се постига и шумоизолиращ ефект. Столична община изпълнява поставената си цел: детските ясли, градини и училищата да бъдат обновени чрез прилагане на мерки за енергийна ефективност. Това е една от причините актуализираната СКШ на агломерация София да индикира намаление на общото акустично натоварване върху населението в Столична община.

В резултат на изходните данни от актуализираната Стратегическа карта за шум (СКШ) на агломерация София, както и на проведенния анализ на базата на „Конфликтните карти“ (представляващи зоните с надгранично ошумяване), ясно се локализира, че основните влияещи източници на шум (с проявено ошумяване над граничните стойности) са пътният трафик, частично релсовия и въздушен трафик (според резултатите от постоянния мониторинг на Летище “Васил Левски”).

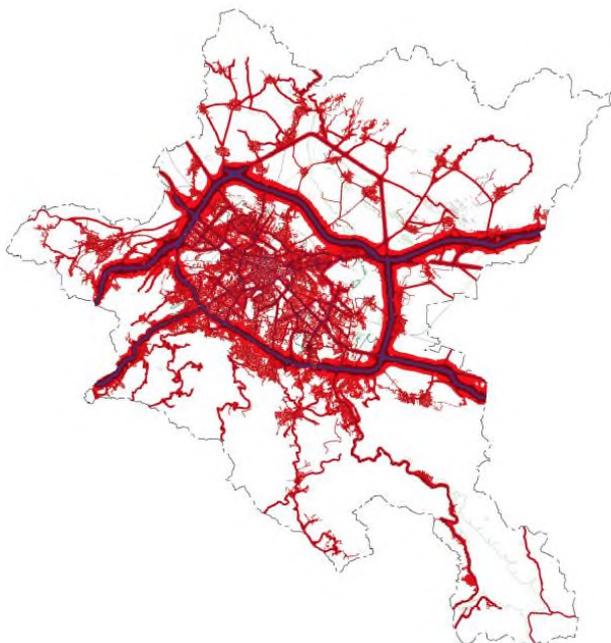
Основните източници на шум са следните:

### **А). Източник „пътен” трафик:**

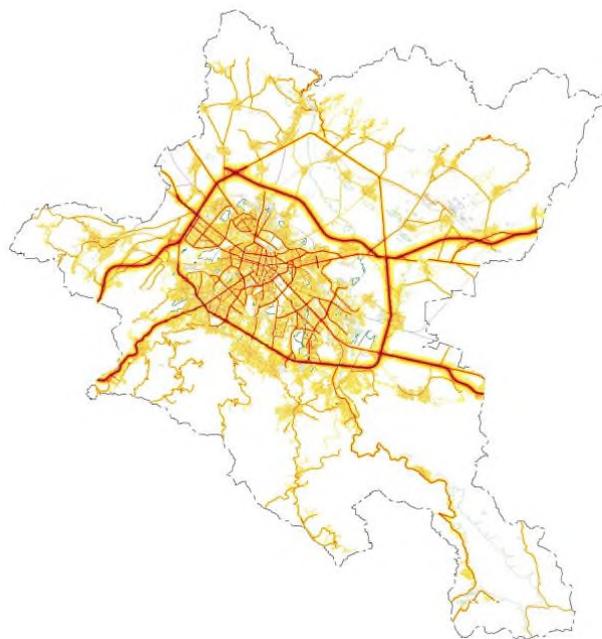
- Висока интензивност на пътният трафик. Постоянно нарастване на броят на МПС при съществуващата улична и пътна мрежа, която не е променяна;
- Движение в режим на тръгване и спиране и неспазване на ограниченията за скорост (особено по най-ошумените трасета – основните булеварди и отсечки);
- Липса на нормативно подсиурена база за регулярни технически прегледи и инцидентни проверки при експлоатация и въвеждане на Европейски изисквания за максимални прагове на генериран шум за превозните средства;
- Висока гъстота на застрояване на жилищните сгради. Неотразяване в проектите за нови сгради на изисквания за редуция на шума и шумоизолации на най-изложените на шум фасади.
- Необходимост от програми за шумоизолация на съществуващите сгради, особено покрай основните градски магистрали;
- Пътна настилка с ниски показатели по отношение на предаване на шума, липса на бариери и активни противощумови мерки за зоните с предполагаема приоритетна шумова защита (тихи зони, учебни и лечебни заведения).

**В резултат от данните в актуализираната Стратегическа карта за шум е видно, че от четирите основни източника на шум, само автомобилният трафик реално оказва неблагоприятно влияние върху населението на агломерация София.**

Съществен фактор върху ошумяването в агломерация София от пътен трафик е натовареността на кварталните и локални улици. По-долу е представена извадка от СКШ на Столична община - **Шум пътен трафик – надгранично представяне на Лден, Лнощ**, на която се откроява шумовото въздействие както на първостепенната, така и на второстепенната градска мрежа.



Източник ПЪТЕН ШУМ, показател  $L_{ден} > 60 \text{ dB(A)}$   
„Конфликтно“ представяне



Източник ПЪТЕН ШУМ, показател  $L_{нощ} > 50 \text{ dB(A)}$   
„Конфликтно“ представяне

Изобразените по-горе цветни индикации презентират шумовото разпространение за източник пътен трафик - за показатели  $L_{ден} > 60 \text{ dB(A)}$ , както и  $L_{нощ} > 50 \text{ dB(A)}$ ). Това са граничните сойности на шума, които са дефинирани като пределно допустими според Наредба № 6 за „показателите за шум в околната среда, отчитащи степента на дискомфорт през различните части на денонощието, граничните стойности на показателите за шум в околната среда, в помещенията на жилищни и обществени сгради, в зони и територии, предназначени за жилищно строителство, рекреационни зони и територии и зони със смесено предназначение, методите за оценка на стойностите на показателите за шум и на вредните ефекти от шума върху здравето на населението“.

### **Б) Източник „трамваен трафик“:**

- Липса на нормативно подсигурана база за регулярни технически прегледи и въвеждане на Европейски изисквания за максимални прагове на генериран шум за трамваите, движещи се в агломерация София;

Трябва да се отчете факта, че се провежда подмяна на релсовия градски транспорт с такъв с по-ниски нива на шум, а оттам и намаляване на нивата на шум в околната среда, както и поэтапна реконструкция на основни трамвайни трасета в град София.

По-долу е показана извадка от СКШ на агломерация София - **Шум трамваен трафик – надгранично представяне на Лден, Лнощ**.

## **В) Източник „железопътен (влаков) трафик“:**

Не е констатирано превишаване на граничните показатели за шум (според резултатите от актуализираната СКШ).

Налице е частично ошумяване, която се дължи на следните причини:

- Релсови трасета и ж.п. мотриси с влошени показатели по отношение на предаване и генериране на шум;
- Липса на нормативно подсигурена база за регулярни технически прегледи и въвеждане на Европейски изисквания за максимални прагове на генериран шум за влаковете, движещи се по ж.п. трасетата на общината;
- Висока гъстота на застрояване на жилищните сгради. Неотразяване в проектите за нови сгради на изисквания за редукция на шума и шумоизолации на най-изложените на шум фасади;
- Необходимост от програми за шумозащита на съществуващите сгради, особено покрай основните ж.п. трасета.



Източник железопътен и трамваен трафик,  
показател  $L_{ден} > 65$  dB(A)  
„Конфликтно“ представяне



Източник Железопътен и трамваен трафик,  
показател  $L_{нощ} > 55$  dB(A)  
„Конфликтно“ представяне

## **Г) Източник „въздушен трафик“:**

Разположението на летище “Васил Левски” 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 летище “Васил Левски” и индивидуалните шумови характеристики на въздухоплавателните средства (ВС), както и от наземния транспортен шум.

Отчитайки актуализираната СКШ на агломерация София, може да направим следните изводи:

- Летище “Васил Левски” е основен източник по смисъла на END и ЗЗШОС – що се отнася до шумово въздействие върху агломерация София от самолетен трафик.

- Налице е локално надгранично ошумяване за нощен период, както следва:



Източник самолетен трафик,  
показател  $L_{нощ} > 55$  dB(A)  
„Конфликтно“ представяне

В зависимост от посоката и скоростта на вятъра подходите и отлитанията се изпълняват в направление запад-изток или изток-запад.

2. При използване на направление запад-изток:

- Въздухоплавателните средства, които извършват подход за кацане на летището преминават над гр. Банкя и гр. София. При тази част от полета траекторията на ВС е дефинирана по хоризонтала и вертикала, и като цяло не зависи от типа на ВС и условията, в които се провежда полета.
- Въздухоплавателните средства, които извършват отлитане от летището преминават над земеделски земи, разположени източно от гр. София.

3. При използване на направление изток-запад:

- Въздухоплавателните средства, които извършват подход за кацане на летището преминават над земеделски земи, разположени източно от гр. София.
- Въздухоплавателните средства, които извършват отлитане от летището преминават над североизточната част на гр. София. В този участък от полета траекторията на ВС е дефинирана условно (завоят започва след достигане на определена височина). Така при отлитане на запад зоната на вероятни местоположения е в силна зависимост от специфичните условия, в които се провежда конкретния полет (посока и скорост на вятъра, температура на въздуха, тип на самолета, излетно тегло на самолета, наличие на валеж и др.).

4. Всички процедури за полети са конструирани така, че да избягват в максимална степен гр. София, доколкото това е практически възможно. При

изпълнение на подход в направление запад-изток, траекторията на ВС неизбежно преминава над част от населените райони на гр. София. При изпълнение на отлитане в направление изток-запад, траекторията на ВС, макар и по друг маршрут, също частично преминава над гр. София. В основата и на двата възможни сценария е взаимното разположение на града и пистата на Летище "Васил Левски", както и безусловните изисквания за авиационна безопасност.

През 2017 г. са доставени, инсталирани и интегрирани към системата два нови терминала западно от летище "Васил Левски" в гъсто населената част на града с цел набавяне на реална информация за авиационния шум, необходим за изготвяне на отговори на зачестилите от там сигнали за ошумяване от излитащи и кацащи ВС.

Системата е в непрекъснат режим на работа 24/7, като е осигурена специализирана поддръжка на апаратното и програмно обезпечаване.

Компоненти и модули на системата:

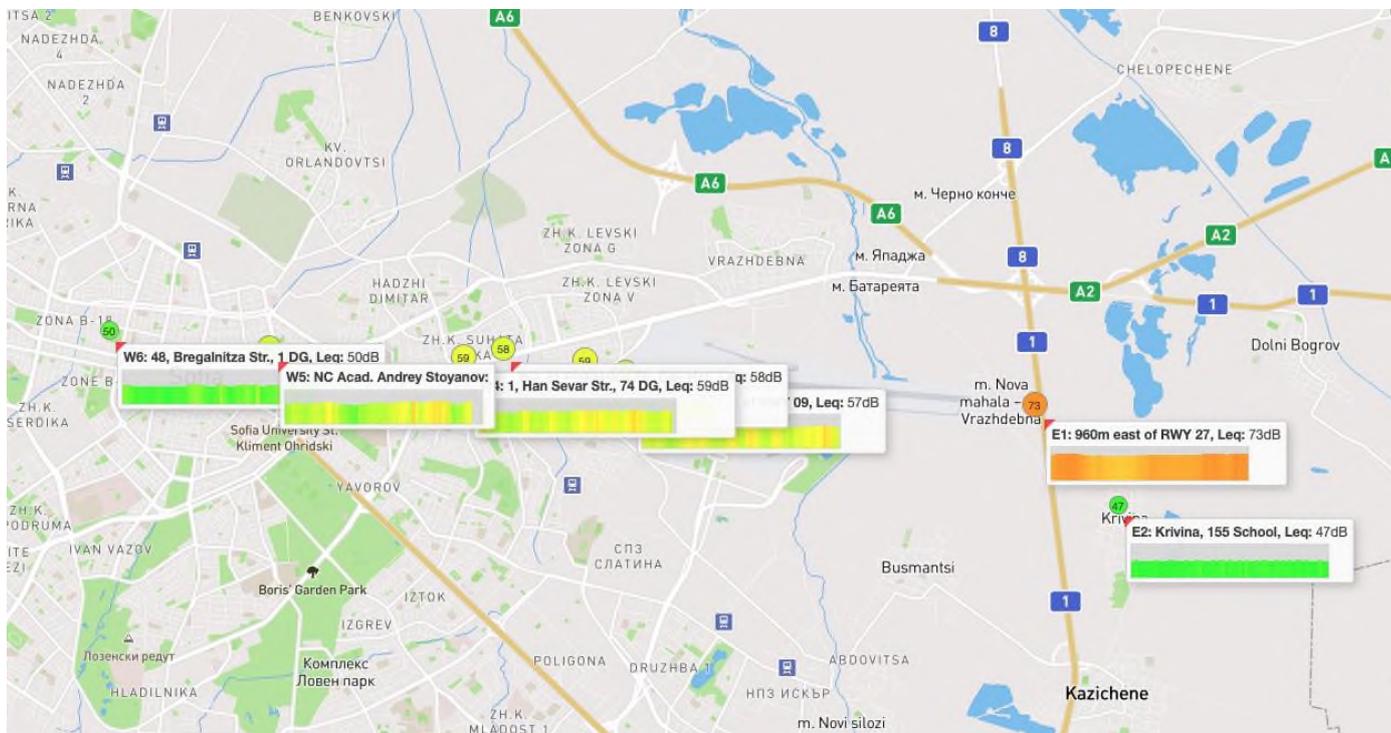
**Хардуер:**

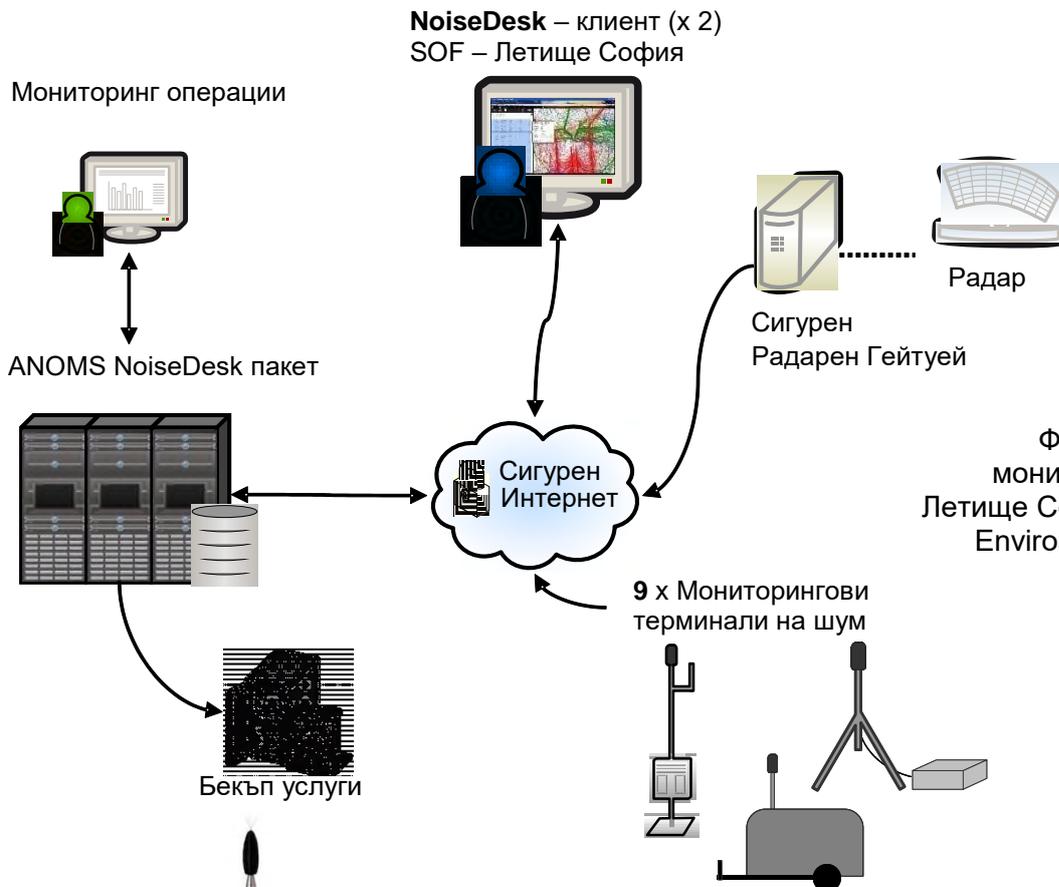
- 9 терминала за мониторинг на шума:
- 6 стационарни терминала  
Type 3597-C Brüel & Kjær
- 2 стационарни терминала  
Type 3639-A Brüel & Kjær
- 1 мобилен терминал  
3637-A Brüel & Kjær
- 9 бр. шумови анализатори:
  - 7 бр. Type 4441 Brüel & Kjær
  - 2 бр. Type 2250-N-D01 Brüel & Kjær
- 9 бр. микрофони:
  - 7 бр. Type 4184 Brüel & Kjær всенасочени (омнидиректни), монтирани на 6-метрови мачти и свързани с терминала посредством защитен кабел;
  - 2 бр. Type 4952 Brüel & Kjær всенасочени (омнидиректни), монтирани на подходящи микрофонни мачти и свързани с терминала посредством защитен кабел;
- Метеостанция Vaisala, монтирана на терминал W1, оборудвана с метеодатчици за регистрация на атмосферно налягане, температура на въздуха, посока и скорост на вятъра и влажност на въздуха.

**Софтуер:**

- ANOMS Noise Desk с осигурен интернет достъп чрез облачен хостинг.

Фиг. 6.2 Изглед мониторингови локации, източник SOF - NOISEDESK Envirosuite (former Brüel & Kjær)





Фиг. 1.5.-2 Концепция мониторингова система, Летище София - NOISEDESK Envirosuite (former Brüel & Kjør)



Фиг. 1.5.-3 Мониторингови терминали, Летище София - NOISEDESK Envirosuite (former Brüel & Kjør)

Разглеждайки данните от актуализираната СКШ на агломерация София, както и от системата за мониторинг на Летище “Васил Левски”, могат да се направят следните изводи:

Налице е спорадично превишаване на граничните стойности на шум в околната среда от въздухоплавателни средства, което се дължи на няколко причини и фактори:

- Опериране на въздухоплавателни средства и в нощни часове.
- Липса на процедура на ограничаване на прелитане на въздухоплавателните средства с повишено ниво на шум над града и особено в дневните часове 14:00 – 16.00 часа.

По повод нарастването на трафика на Летище “Васил Левски” през последните години от страна на Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение“ (ДП РВД) и Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ (ГД ГВА) бяха определени допълнителни мерки за ограничаване на шума, предизвикан от излитащи и кацащи ВС над териториите, разположени в близост до Летище “Васил Левски”. Промените бяха публикувани в Сборника за аеронавигационна информация и публикация на Р. България, считано от 26 април 2018 г.:

- Процедура за намаляване на самолетния шум при отлитане.
- Процедура за намаляване на самолетния шум при спиране на ВС на ПИК.
- Процедура за определяне на направлението за използване на ПИК.
- Изискване за излитане от началото на ПИК 27 за времето от 22:00 до 07:00 часа местно време.
- Забрана за провеждането на редовни и тестови полети, както и полети за техническо обслужване за времето от 23:00 до 06:00 часа местно време.
- Препоръка за избягване на визуалните подходи над гъсто населени райони.
- Уточнение, че пилотът може да откаже да използва направлението на пистата, избрано с цел намаляване на шума, само в интерес на безопасността.
- Забрана за отклонение от установеното направление на пистата с цел съкращаване на дължината на маршрута за рулиране, отлитане и долитане.
- Изискване за изпълнение на финални подходи с непрекъснато снижение.
- Мерки за намаляване на шумовото натоварване, които се предвиждат или са в процес на подготовка:

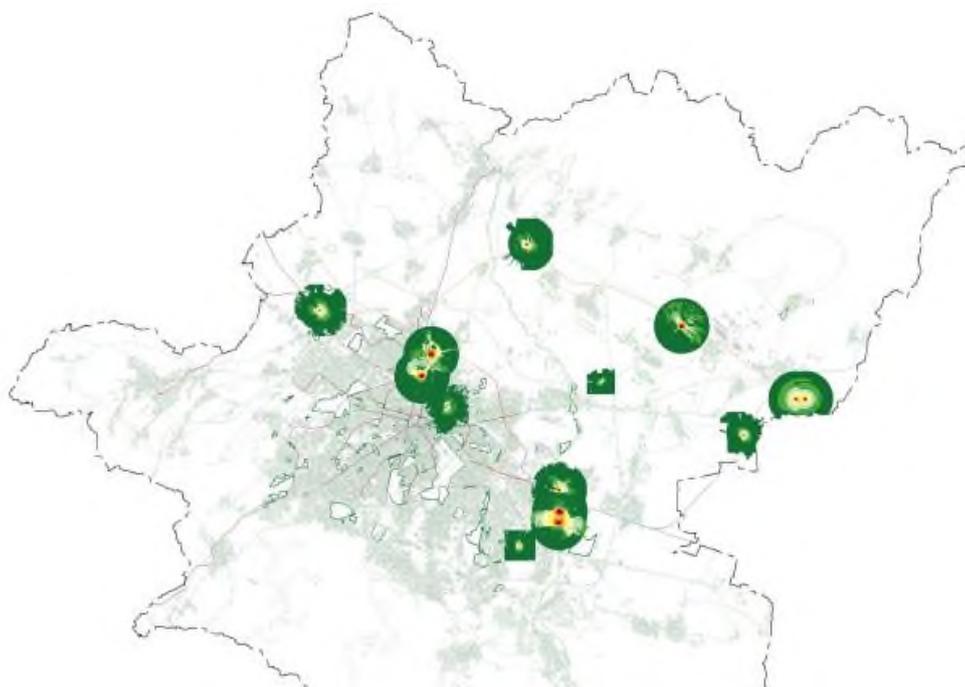
Тъй като възможностите за въздействие върху самолетния шум чрез средствата за проектиране на въздушно пространство и процедури за полети са в значителна степен изчерпани, ДП РВД се стреми да прилага други методи. В това отношение, от 2014 г., функционира постоянна съвместна работна група от представители на ДП РВД и Летище “Васил Левски”, за анализ на спазването на въведените ограничения, изготвяне на отговори по жалби на граждани и подготовка на предложения за намаляване на самолетния шум над гр. София и околните населени места.

**Д) Промишлени източници:**

**Промишлените източници на шум не оказват неблагоприятно влияние върху акустичната среда на агломерация София.**

Липсват жители, изложени на нива на шум над граничните стойности от тези източници. Липсват обекти, подлежащи на усилен шумозащита и обществените сгради изложени на надгранични нива на шума от промишлеността. Този факт може да бъде обяснен с тяхното локално действие и разположението им предимно в промишлените зони на града.

По-долу е дадена извадка от СКШ на агломерация София - **Шум „промишлена дейност“** – представяне за **L24**.



Източник Промишлена дейност, показател L24, dB(A)

## **7. Резюме на резултатите от стратегическите карти за шум (м. 5 според чл. 17 (1) от Наредба за изискванията към разработването и съдържанието на Стратегическите Карти за Шум и към Плановете за действие)**

Резюме на актуализираната „Стратегическа карта за шум в околната среда на агломерация София“ рализирана през 2023 г. – приета с Решение № 834 от 14.09.2023 г. на Столичен общински съвет:

### **7.1. Методи за изчисляване и измерване, използвани при изготвянето на стратегическата карта за шум на агломерация София. Основни принципи и определения за входните данни и използването на инструментите от „Ръководството за добра практика за изготвяне на стратегически шумови карти“ на ЕК**

Използваните методи за изчисление, при актуализирането на стратегическата карта са според:

- Директива 2002/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета;
- Директива (ЕС) 2015/996 на Комисията от 19 май 2015 г. за установяване на общи методи за оценка на шума – методи CNOSSOS-EU;
- Делегирана директива (ЕС) 2021/1226 на Комисията от 21 декември 2020 г. за изменение, с цел привеждане в съответствие с научно-техническия напредък, на приложение II към Директива 2002/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета по отношение на общите методи за оценка на шума (CNOSSOS-EU);
- Директива (ЕС) 2020/367 на Комисията от 4 март 2020 г. за изменение на приложение III към Директива 2002/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета във връзка с установяването на методи за оценка на вредните въздействия на шума в околната среда.

Използвани са следните общи параметри:

- изчисления на картите на шума на височина 4 м;
- мрежа с размер 10 x 10 м; брой отражения N = 1;
- Температура на въздуха : 15 °C;
- Влажност на въздуха : 70%
- Процент на благоприятни ветрове: Ден - 50%; Вечер - 75%; Нощ - 100%.

Създаден е компютърен ГИС модел на целия град.

#### **7.1.1. ЗА ИЗЧИСЛЯВАНЕ НА ШУМА ОТ АВТОМОБИЛНИЯ ТРАФИК:**

Използван е метода описан в Точка 2.2 „Шум от пътно движение“ на ПРИЛОЖЕНИЕ „МЕТОДИ ЗА ОЦЕНКА НА ПОКАЗАТЕЛИТЕ ЗА ШУМ“ от ДИРЕКТИВА (ЕС) 2015/996 НА КОМИСИЯТА от 19 май 2015 година за установяване на общи методи за оценка на шума в съответствие с Директива 2002/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета.

##### **Адаптиране на метода**

Определяне на съответствието на вида и типа на автомобилите с тези в Европа.

Приравняване на категоризацията на пътния трафик. Пътният трафик се определя съгласно Ръководство за добра практика за изготвяне на СШК:

а) определяне на трафика на база средна стойност за отделните сезони на годината чрез преброяване при обхождане последователно в достатъчен брой

точки, разположени в “средни” участъци от основните пътни трасета (главен и централен път) на града в часовия интервали 10.00 – 14.00 ч.;

б) използване на инструмент Т.2.5 за разпределение на трафика за леките транспортни средства и на инструмент Т.4.5 за процентното разпределение на тежките транспортни средства за деня, вечерта и нощта (съгл. GPG-SNM, 2006);

в) дефиниране на корекциите свързани с наклон на пътя, покритие на пътя, направление (еднопосочно/двупосочно) и тип поток.

Ръководство за добра практика за изготвяне на стратегически шумови карти и предоставяне на свързаните данни за шумова експозиция (разработена от работната група за шума към ЕС – WG-AEN, 13.01.2006) – Инструменти 2.5 и 4.5.

### **7.1.2. ЗА ИЗЧИСЛЯВАНЕ НА ШУМА ОТ ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАФИК**

Използван е методът, описан в Точка 2.3 „Шум от железопътния трафик“ на ПРИЛОЖЕНИЕ „МЕТОДИ ЗА ОЦЕНКА НА ПОКАЗАТЕЛИТЕ ЗА ШУМ“ от ДИРЕКТИВА (ЕС) 2015/996 НА КОМИСИЯТА от 19 май 2015 година за установяване на общи методи за оценка на шума в съответствие с Директива 2002/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета.

#### **Адаптиране на метода**

Приравняване на категоризацията на типа на влаковете.

Типовете влакове, движещи се по трасетата на пътен възел София са:

а) Пътнически влак с колодкови спирачки, състоящ се от един локомотив и вагони;

б) Пътнически електрически мотрисен влак с дискови спирачки, състоящ се от мотриса с три вагона;

в) Пътнически дизелов мотрисен влак с дискови спирачки, състоящ се от мотриса с три вагона;

г) Товарен влак с колодкови спирачки, състоящ се от локомотив и вагони (12 до 16).

Трафикът на движение е определен на база средна годишна стойност по разписанието на Български държавни железници (БДЖ) за отделните части на денонощието – ден, вечер и нощ.

### **7.1.3. ЗА ИЗЧИСЛЯВАНЕ НА ШУМА ОТ ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИ СРЕДСТВА**

Използван е метода описан в Точка 2.7. „Шум от въздухоплавателни средства“ на ПРИЛОЖЕНИЕ „МЕТОДИ ЗА ОЦЕНКА НА ПОКАЗАТЕЛИТЕ ЗА ШУМ“ от ДИРЕКТИВА (ЕС) 2015/996 НА КОМИСИЯТА от 19 май 2015 година за установяване на общи методи за оценка на шума в съответствие с Директива 2002/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета.

В зависимост от различните подходи при моделирането на въздушните коридори, може да се използва разделителната техника, разгледана в раздел 7.5 от ECAC/CEAC Doc.29.

#### **Адаптиране на метода**

Приравняване на категоризацията на типа на въздухоплавателните средства.

Типът на летателните средства се категоризира според ICAO (LimA).

Трафикът на летателните средства се определя на база извършени годишни излитания/кацания, приравнена средна стойност за деня, класифициране на летателните средства прелитащи над населеното място.

#### **7.1.4. ЗА ИЗЧИСЛЯВАНЕ НА ШУМА ОТ ПРОМИШЛЕНИ ИЗТОЧНИЦИ**

Използван е метода описан в Точка 2.4. „Шум от промишлени източници“ на ПРИЛОЖЕНИЕ „МЕТОДИ ЗА ОЦЕНКА НА ПОКАЗАТЕЛИТЕ ЗА ШУМ“ от ДИРЕКТИВА (ЕС) 2015/996 НА КОМИСИЯТА от 19 май 2015 година за установяване на общи методи за оценка на шума в съответствие с Директива 2002/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета.

Промишлените източници са с много разнообразни размери. Те могат да бъдат големи промишлени съоръжения, както и малки концентрирани източници като малки инструменти или производствени машини, използвани в заводите. Поради това е необходимо да се използва подходящ метод за моделиране на оценявания източник. В зависимост от размерите и начина на разполагане на няколко единични източника върху дадена площ, всички които принадлежат към един и същ промишлен обект, те могат да бъдат моделирани като точкови, линейни или зоновни източници. На практика, изчисленията на шумовия ефект се основават винаги на точкови източници, но няколко точкови източника могат да се използват за представяне на реален сложен източник, който се простира главно по една линия или в рамките на определена площ.

#### **Адаптиране на метода**

За определяне на необходимите входни данни – обща звукова мощност и нива на шум около промишлените източници – е използвана „Методика за определяне на общата звукова мощност, излъчвана в околната среда от промишлено предприятие и определяне нивото на шума в мястото на въздействие“, утвърдена със Заповед № РД – 613/08.08.2012 г. на министъра на околната среда и водите.

Методиката е разработена на основата на БДС ISO 8297:1994, като улеснява прилагането на стандарта. Съгласно изискванията на методиката измерванията на нивата на шума по измерителния контур се извършват по скала А, вместо чрез използване на честотен филтър. Измерванията се извършват на височина 1,5 м.

#### **7.2. Методи за измерване, които са използвани за валидиране на стратегическата карта за шум:**

Като входна информация за валидиране, калибриране и верификация на Стратегическа карта за шум на агломерация София са използвани както данните от проведените от СПЕКТРИ реални полеви измервания в 82 бр. измервателни пункта (двуразови 1 часови измервания), така и предоставените данни от Столична регионална здравна инспекция (Столична РЗИ) – София данни за 75 бр. точки на Министерство на здравеопазването (МЗ).

#### **Измерванията са извършени в съответствие с изискванията на:**

ISO 1996-1/2022 „Акустика – Описание, измерване и оценка на шума в околната среда. Част 1 – Основни величини и процедури за оценка“;

ISO 1996-2 Акустика. Описание, измерване и оценяване на шума в околната среда. Част 2: Определяне на нивата на звуково налягане”.

ISO 15471/1982 „Шум. Методи за измерване и оценка в помещенията на жилищни, обществени сгради и населени места“.

Проведени са по две измервания във всеки пункт. В табл. 5 е направена съпоставка между средноаритметичното от двете измервания и изчислените чрез софтуер LIMA стойности на показателя  $L_{24}$ .

**Използвана измервателна техника:**

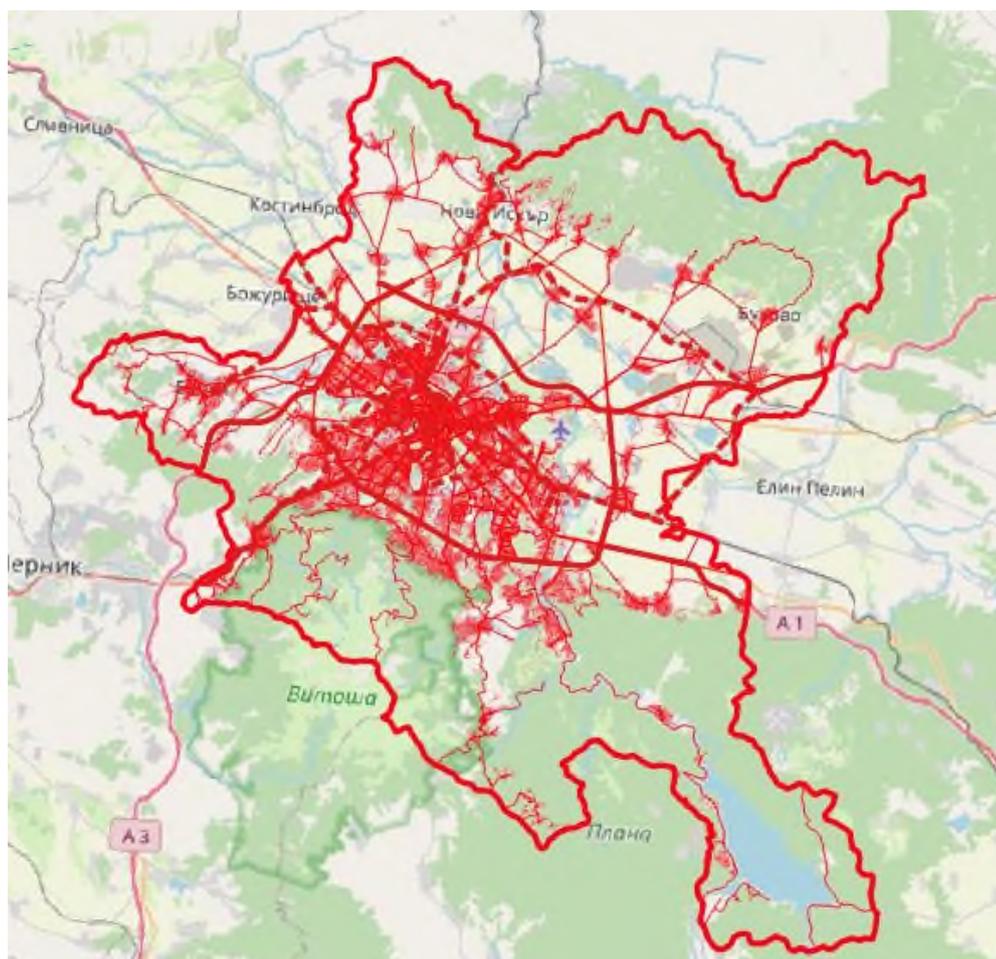
Измервателната апаратура е Клас 1 – 2 бр. акустичен анализатор тип 2250, 1 бр. акустичен анализатор тип 2245, 1 бр. акустичен анализатор тип 2250-L, в комплект с акустичен калибратор тип 4231 (производство на Brüel & Kjær).

### 7.3. ИНФОРМАЦИЯ ЗА БАЗОВИЯ МОДЕЛ И ГЕОГРАФСКИ ГЕОМЕТРИЧНИ ДАННИ (ГИС)

Наличната дигитална карта на **Столична община** е в 3D формат. Използвана е Българска геодезическа система 2005, която включва геодезическата координатна система ETRF-89, реализирана чрез Европейската геодезическа мрежа EUREF, съгласно изискванията на Директива 2002/49/ЕО.

В съответствие с изискванията на т. 1 от Приложение № 1 на *Наредбата за изискванията към разработването и съдържанието на стратегическите карти за шум и към плановете за действие (ПМС № 217/2006, обн., ДВ, бр. 70 /2006)* са включени следните геометрични данни:

- а) цифров модел на терена съгласно кадастралната карта, векторни и растерни слоеве;
- б) сгради - характер и начин на застрояването от двете страни на улиците и магистралите: едностранно, двустранно, етажност, напречно или надлъжно разположение на сградите спрямо уличната ос, разстояние между сградите;
- в) характеристика на земната повърхност;
- г) звукови бариери – вид, дължина, височина, точно местоположение и ъгъл на ориентация;
- д) паркове и други – наименование, местоположение, площ.



Фиг. 7.3 ГИС модел на агломерация София

## 7.4. МЕТЕОРОЛОГИЧНИ ДАННИ

**ТАБЛИЦА 7.4.1. СРЕДНИ МЕСЕЧНИ И ГОДИШНИ СТОЙНОСТИ НА АТМОСФЕРНОТО НАЛЯГАНЕ, ТЕМПЕРАТУРАТА НА ВЪЗДУХА И ОТНОСИТЕЛНАТА ВЛАЖНОСТ НА ВЪЗДУХА ЗА 2021 Г. ПО ДАННИ ОТ МЕТЕОРОЛОГИЧНА СТАНЦИЯ СОФИЯ-ЦМС**

Елемент/Месец	I	II	III	IV	V	VI	VII
Атмосферно налягане, hPA	942.8	950.3	949.4	946.5	945.6	947.7	946.1
Температура на въздуха, °C	1.4	4.2	3.6	8.7	15.7	19.3	23.5
Относителна влажност на въздуха, %	80	72	68	65	63	68	56
Елемент/Месец	VIII	IX	X	XI	XII	Год.	
Атмосферно налягане, hPA		946.7	950.2	952.5	948.6	944.6	947.6
Температура на въздуха, °C		22.7	15.9	8.7	6.8	2.3	11.1
Относителна влажност на въздуха, %		55	66	78	79	83	69

**ТАБЛИЦА 7.4.2. ЧЕСТОТА НА ВЯТЪРА В 16 ПОСОКИ И СРЕДНА СКОРОСТ В СЪОТВЕТНАТА ПОСОКА ЗА 2021 Г. ПО ДАННИ ОТ МЕТЕОРОЛОГИЧНА СТАНЦИЯ СОФИЯ-ЦМС.**

Посока	N	NNE	NE	ENE	E	ESE	SE	SSE	S
Посока(в градуси)	0	22.5	45.0	67.5	90.0	112.5	135.0	157.5	180.0
Брой случаи с тихо, %	2.1	1.64	3.56	2.01	11.05	4.84	9.13	3.93	3.01
Брой случаи без тихо, %	2.79	2.18	4.73	2.67	14.68	6.43	12.14	5.22	4
Средна скорост,(m/s)	1.7	1.6	1.3	1.7	1.8	1.9	1.5	1.7	1.6
	SSW	SW	WSW	W	WNW	NW	NNW	Тихо	
Посока(в градуси)	202.5	225.0	247.5	270.0	292.5	315.0	337.5		
Брой случаи с тихо, %	1	2.1	1.1	15.53	6.94	6.12	1.19	24.75	
Брой случаи без тихо, %	1.33	2.79	1.46	20.63	9.22	8.13	1.58		
Средна скорост,(m/s)	1.5	1.4	2.5	2.7	3.1	2.5	1.7		

## 7.5. ИЗПОЛЗВАН СОФТУЕР LIMA 11 VER (Brüel & Kjær)

LimA е най-мощният софтуер за моделиране и изчисляване на показателите на шум от автомобилен, железопътен и авиационен транспорт и индустриален шум.

LimA включва разширено автоматизирано манипулиране на данни, обработка на геометрични данни и позволява ефективно да се изпълняват големи, точни изчисления на шума от съществуващите източници, без да се налага използване на друг софтуер, като ГИС и AutoCAD.

С бързи алгоритми и огромен капацитет, с LimA могат да се направят бързи и точни изчисления на шума, както от отделните източници, така и за общия шум за отделните части на денонощието. LimA е много гъвкав софтуер, което позволява по-задълбочени анализи, както и неговата отвореност облекчава интеграцията с външни данни, изчислителни компоненти и софтуер. Това я прави идеална за изследователите, за университетите, за местните власти, без изисквания за качеството на въвеждане на данни или за потребители, изискващи изчисляване с вграден софтуер в ГИС и AutoCAD функционалност. LimA Server концепцията позволява използването многократно на много процесорни системи и мрежи, което позволява да се увеличи максимално наличния изчислителен капацитет. С използването на работни места в мрежа или многопроцесорни компютри, може да бъде създаден изчислителен модел с различна функционалност, като по този начин се осигурява мощно по цена и ефективно решение. Един отдалечен сървър, може да бъде посветен на времева задача за изчисляване на резултатите, на няколко работни места да се моделират, съхраняват и анализират данните, и един компютър да е посветен на подготовката на доклади. Освен това, те могат едновременно да работят във фонов режим на последователна опашка и изпълнение на задачите, когато е наличен свободен капацитет на мрежата. LimA, 3D моделите, могат да бъдат изградени от различни източници на данни, като по този начин значително се ускорява времето на моделиране.

LimA предлага голям брой средства за въвеждане и извеждане, включително и на въвеждане и оптимизиране на геометрични данни (например, от GIS и CAD). Това въвеждане на геометрията и данни дава предимство на повторното използване на съществуващите данни и осигуряване на качеството на стандартизиран вход данни за интермодални изследвания (напр. за оценка на различни замърсители и социо-демографски фактори). Въпреки това, тъй като повечето геометрични данни не са създадени за акустично моделиране, LimA осигурява качество на данните чрез редица мощни технологии, включително:

- Затваряне на полигони за да се гарантира правилното моделиране, в частност, сгради;
- Разпознаване и предотвратяване на наличието на множество обекти;
- Свързване на обекти за предотвратяване на пропуски в модела;
- Изглаждане полигони за намаляване на броя вектори и ускоряване на изчисленията.

Комплекс акустични проблеми, като например ниско прелитане на самолети и пресичане на трасета, са разгледани прецизно и ефективно чрез LimA разширителните инструменти за моделиране. След като един модел е построен, при изчисление, за увеличаване на скоростта и оптимална точност, автоматично се пренебрегват неподходящите източници, които допринасят незначително за

изменение на нивата на шум в дадена позиция, въз основа на потребителски дефинирани точностни изисквания.

LimA е висококачествен софтуер под непрекъснато развитие. Така че, LimA е в съответствие със състоянието на най-съвременните методи за осигуряване на качеството, като Nordtest „Рамка за проверката на шума в околната среда на изчислителен софтуер“ ACOU 107 (2001) Метод по отношение на критериите за качество на шума и Проекта на немския стандарт DIN 45687 (2004).

Софтуерът LimA може да се използва в широка гама от приложения, където изчисляването на шума е задължително. Така например, с неговата среда и обмен на данни, LimA е добре приспособим към национално и градско картографиране на шума за изпълнението на изискванията на Европейската комисия за оценка и управление на шума в околната среда - Директива 2002/49/ЕО. Това изискване отговаря на временните методи, определени в Насоките за ревизиране на изчислените методи 2003/613/ЕС. В допълнение, LimA поддържа разширени инструменти, съответстващи на препоръките на Работната група в Комисията за оценка на експозицията на шум на Европейския съвет - Ръководство за добра практика. Способността на LimA да се определят нива на шум на източник от измерванията и да идентифицират източниците с растерни изображения при управление на шума в околната среда, както се изисква, например, от Европейската комисия IPPC директива (96/61/ЕЕС).

Всички LimA пакети са подходящи за оценки на въздействието на шума в околната среда, независимо дали е стандартен пакет, който е в състояние сам по себе си за справяне със сложни ситуации, или разширен пакет с дадена допълнителна функционалност. Модулното проектиране на LimA и неговия ASCII обмен на данни, поддържа лесна интеграция в други софтуерни пакети. Така, LimA изчислителните модули могат да бъдат интегрирани в управление на околната среда, управлението на трафика и ГИС като ядро за изчисляване на шума.

Изискванията за хардуера, са повлияни от сложността на LimA пакета - B&K 7812A, В или С, както и на операционната система (Windows). Използване на LimA GUI на локална машина и всяко изчисление с LimA (LimA 11) може да се извършва на друга машина в мрежата. При наличност на повече оперативна памет на компютъра намалява виртуална памет на система и води до значително увеличение на скоростта.

Когато се планират изчисления на големи модели, тогава е необходимо повече време и използването на бърз компютър ще е от полза.

LimA\_11xx изчислителните модули са за изчисляване на шумовите нива в съответствие с набор от нормативни актове. Отделните модули са за изпълнение на отделни или групи от методи:

LimA\_11m/f/r/ri/e/h (по източници): CNOSSOS („МЕТОДИ ЗА ОЦЕНКА НА ПОКАЗАТЕЛИТЕ ЗА ШУМ“ от ДИРЕКТИВА (ЕС) 2015/996 НА КОМИСИЯТА от 19 май 2015 година за установяване на общи методи за оценка на шума в съответствие с Директива 2002/49/ЕО).

Функционалност на LimA\_11xx модули:

Вариант I: 4,000 източници 20,000 бариери и 60,000 теренни ръбове  
Вариант II: 12,000 източници 60,000 бариери и 180,000 теренни ръбове  
Вариант III: 200,000 източници и 1,000,000 или повече бариери или теренни ръбове.

## 7.6. ИЗХОДНИ ДАННИ ОТ АКТУАЛИЗИРАНАТА ПРЕЗ 2023 Г. СТРАТЕГИЧЕСКА КАРТА ЗА ШУМ НА АГЛОМЕРАЦИЯ СОФИЯ:

### I. АВТОМОБИЛЕН ТРАФИК

**A. Информация съгласно т. 4 на Приложение № 2 на Наредбата за изискванията към разработването и съдържанието на стратегическите карти за шум и към плановете за действие (ПМС № 217/2006, обн., ДВ, бр. 70 /2006)\***

Разпределението на броя жилища, изложени на нива на шум над граничните стойности по показателите за шум е дадено в Табл. 1.1

Табл. 1.1

Брой жилища, изложени на нива на шум над граничните стойности (по Наредба № 6/2006 г. >60 dB - L24, Lден; >55 dB - Lвечер, >50 dB - Lнощ)	(L24)	(Lден)	(Lвечер)	(Lнощ)
	306018	405467	540892	407032

Разпределението на брой жители, изложени на нива на шум над граничните стойности по показателите за шум е дадено в Табл. 1.2.

Табл. 1.2

Брой жители, изложени на нива на шум над граничните стойности (по Наредба № 6/2006 г. >60 dB - L24, Lден; >55 dB - Lвечер, >50 dB - Lнощ)	(L24)	(Lден)	(Lвечер)	(Lнощ)
	683772	913825	1226055	914115

Разпределението на брой детски, лечебни, учебни, научноизследователски заведения и обществени сгради, изложени на нива на шум над граничните стойности по показателите за шум е дадено в Табл. 1.3.

Табл. 1.3

Брой сгради, изложени на нива на шум над граничните стойности (по Наредба № 6/2006; >45 dB - L24, Lден; >35 dB - Lвечер, >35 dB - Lнощ)	(L24)	(Lден)	(Lвечер)	(Lнощ)
	2825	2853	2870	2862

Общ брой N на лицата, засегнати от вредното въздействие – силен дискомфорт и сериозни смущения на съня в случай на автомобилен шум, изчислени съгласно Директива (ЕС) 2020/367 на Комисията от 4 март 2020 година за изменение на приложение III към Директива 2002/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета във връзка с установяването на методи за оценка на вредните въздействия на шума в околната среда.

Общ брой жители, засегнати от вредния ефект	(L24)	(Lнощ)
	218313	73614

**Б. Информация съгласно Приложение VI на Директива 2002/49/ ЕО и Приложение № 3 на Наредбата за изискванията към разработването и съдържанието на стратегическите карти за шум и към плановете за действие (ПМС № 217/2006, обн., ДВ, бр. 70 /2006)**

Данните се докладват до Европейската комисия, предвид което съгласно изискванията на Директивата и Наредбата числата са закръглени до най-близката стотица. Подробна информация (без закръгление) за жители по източници на шум и показатели е дадена в Изчислителна информация, данни и анализи.

► **Общ брой жители, обитаващи сгради, които са изложени на следните обхвати на стойностите на показателя  $L_{24}$  в dB(A) на височина 4 м от кота терен към основата на най-силно изложената фасада: 45-49, 50-54, 55-59, 60-64, 65-69, 70-74, > 75 .**

Табл.1.2.1

Пътен шум	$L_{24}$ (dBA)						
Най-силно изложена фасада	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	> 75
Общ брой жители	110127	202084	425586	512483	146889	23409	991

► **Основни пътища, които допринасят за високите стойности на показателя  $L_{24}$ .**

Съгласно Директива 2002/49/ЕО основни пътища са тези, през които преминават над 3 000 000 моторни превозни средства на година.

► **Общият брой жители, подложени на влияние от **основен източник – автомобилен транспорт** по показателя  $L_{24}$  в dB(A) е:**

Табл.1-3М.2.1

Пътен шум - основен	$L_{24}$ (dBA)						
Най-силно изложена фасада	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	> 75
Общ брой жители	37444	40600	29674	15571	5700	1144	494

► Общ брой жители, обитаващи сгради, които са изложени на показателя  $L_{24}$  в dB(A) на височина 4 м от кота терен към основата на тиха фасада (означава тази страна на сградата, върху която стойността на показателя  $L_{24}$  на 4 м от кота терен към основата и 2 м пред нея, е с повече от 20 dB(A) по-ниска, отколкото върху фасадата с най-висока стойност на  $L_{24}$ ).

Табл.1.2.1 – Т

Пътен шум	$L_{24}$ (dBA)				
	55-59	60-64	65-69	70-74	> 75
Тиха фасада					
Общ брой жители	2035	14416	44441	13228	2378

Табл.1.2.1 – ОИ – Т

Пътен шум - над 3000000	$L_{24}$ (dBA)				
	55-59	60-64	65-69	70-74	> 75
Тиха фасада					
Общ брой жители	6188	6306	2906	946	1505

► Общ брой жители, обитаващи сгради, които са изложени на всеки един от следните обхвати на стойностите на показателя  $L_{ден}$  в dB(A) на височина 4 м от кота терен към основата на най-силно изложената фасада: 45-49, 50-54, 55-59, 60-64, 65-69, 70-74, > 75.

Табл. 1.2.2

Пътен шум	$L_{ден}$ (dBA)						
	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	> 75
Най-силно изложена фасада							
Общ брой жители	77194	136511	311341	540483	307565	59729	6048

► Общият брой жители, подложени на влияние от **основен източник – автомобилен транспорт** по показателя  $L_{ден}$  в dB(A) е:

Табл. 1-3М.2.2

Пътен шум - основен	$L_{ден}$ (dBA)						
	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	> 75
Най-силно изложена фасада							
Общ брой жители	34677	40497	35917	20510	9963	1903	912

► Общ брой жители, обитаващи сгради, които са изложени на всеки един от следните обхвати на стойностите на показателя  $L_{\text{вечер}}$  в dB(A) на височина 4 м от кота терен към основата на най-силно изложената фасада: 40-44, 45-49, 50-54, 55-59, 60-64, 65-69, 70-74, > 75.

Табл. 1.2.3

Пътен шум	Лвечер (dBA)						
Най-силно изложена фасада	40-44	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	> 70
Общ брой жители	1850	65143	149095	316357	545832	301714	62152

► Общият брой жители, подложени на влияние от **основен източник – автомобилен транспорт** по показателя  $L_{\text{вечер}}$  в dB(A) е:

Табл. 1-3М.2.3

Пътен шум - основен	Лвечер (dBA)						
Най-силно изложена фасада	40-44	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	> 70
Общ брой жители	35489	34529	40685	35568	20265	9304	2509

► Общ брой жители, обитаващи жилища, които са изложени на всеки един от следните обхвати на стойностите на показателя  $L_{\text{нощ}}$  в dB(A) на 4 м от кота терен над основата на най-силно засегнатата фасада: 35-39, 40-44, 45-49, 50-54, 55-59, 60-64, 65-69, > 70.

Табл. 1.2.4

Пътен шум	$L_{\text{нощ}}$ (dBA)							
Най-силно изложена фасада	35-39	40-44	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	> 70
Общ брой жители	27682	184471	314949	535419	315519	57793	5352	32

► Общият брой жители, подложени на влияние от **основен източник – автомобилен транспорт** по показателя  $L_{\text{нощ}}$  в dB(A) е:

Табл. 1-3М.2.4

Пътен шум - основен	$L_{\text{нощ}}$ (dBA)							
Най-силно изложена фасада	35-39	40-44	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	> 70
Общ брой жители	40581	36365	21585	11891	4066	1078	451	28

► Общ брой жители, обитаващи жилища, които са изложени на различни обхвати на стойностите на показателя  $L_{\text{нощ}}$  в dB(A) на 4 м от кота терен над основата на тиха фасада.

Табл. 1.2.4 – Т

Пътен шум	$L_{\text{нощ}}$ (dBA)					
	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	> 70
Тиха фасада						
Общ брой жители	1353	6889	31212	32728	4087	796

Табл. 1.2.4 – ОИ – Т

Пътен шум - над 3000000	$L_{\text{нощ}}$ (dBA)					
	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	> 70
Тиха фасада						
Общ брой жители	14719	4580	1911	731	301	239

► Липсват основни пътища, които да допринасят за високите стойности на показателя  $L_{24}$ ,  $L_{\text{ден}}$ ,  $L_{\text{вечер}}$ ,  $L_{\text{нощ}}$ .

► Липсват жилища със специална изолация срещу шум от автомобилен транспорт

## 7.6.2. ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАФИК

**А. Информация съгласно т. 4 на Приложение № 2 на Наредбата за изискванията към разработването и съдържанието на стратегическите карти за шум и към плановете за действие (ПМС № 217/2006, обн., ДВ, бр. 70 /2006)\***

Разпределението на броя жилища, изложени на нива на шум над граничните стойности по показателите за шум е дадено в Табл. 2.1

Табл. 2.1

Брой жилища, изложени на нива на шум над граничните стойности (по Наредба № 6/2006 г. >65 dB - $L_{24}$ , $L_{\text{ден}}$ ; >60 dB - $L_{\text{вечер}}$ , >55 dB - $L_{\text{нощ}}$ )	( $L_{24}$ )	( $L_{\text{ден}}$ )	( $L_{\text{вечер}}$ )	( $L_{\text{нощ}}$ )
		0	1	297

Разпределението на брой жители, изложени на нива на шум над граничните стойности по показателите за шум е дадено в Табл. 2.2.

Табл. 2.2

Брой жители, изложени на нива на шум над граничните стойности (по Наредба № 6 /2006 г. >65 dB - $L_{24}$ , $L_{\text{ден}}$ ; >60 dB - $L_{\text{вечер}}$ , >55 dB - $L_{\text{нощ}}$ )	( $L_{24}$ )	( $L_{\text{ден}}$ )	( $L_{\text{вечер}}$ )	( $L_{\text{нощ}}$ )
		0	2	723

Разпределението на брой детски, лечебни, учебни, научноизследователски заведения и обществени сгради, изложени на нива на шум над граничните стойности по показателите за шум е дадено в Табл. 2.3.

Табл. 2.3

Брой сгради, изложени на нива на шум над граничните стойности (по Наредба № 6/2006; >45 dB - L24, Lден; >35 dB - Lвечер, >35 dB - Lнощ)	(L24)	(Lден)	(Lвечер)	(Lнощ)
		49	56	379

Общ брой N на лицата, засегнати от вредното въздействие – силен дискомфорт и сериозни смущения на съня в случай на железопътен шум, изчислени съгласно Директива (ЕС) 2020/367 на Комисията от 4 март 2020 година за изменение на приложение III към Директива 2002/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета във връзка с установяването на методи за оценка на вредните въздействия на шума в околната среда.

Общ брой жители, засегнати от вредния ефект	(L24)	(Lнощ)
		46847

**Б. Информация съгласно Приложение VI на Директива 2002/49/ ЕО и Приложение № 3 на Наредбата за изискванията към разработването и съдържанието на стратегическите карти за шум и към плановете за действие (ПМС № 217/2006, обн., ДВ, бр. 70 /2006)**

Данните се докладват до Европейската комисия, предвид което съгласно изискванията на Директивата и Наредбата числата са закръглени до най-близката стотица. Подробна информация (без закръгление) за жители по източници на шум и показатели е дадена в Изчислителна информация, данни и анализи.

► **Общ брой жители, обитаващи сгради, които са изложени на всеки един от следните обхвати на стойностите на показателя  $L_{24}$  в dB(A) на височина 4 м от кота терен към основата на най-силно изложената фасада: 55-59, 60-64, 65-69, 70-74, > 75.**

Табл. 2.2.1

Железопътен шум	$L_{24}$ (dBA)						
	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	> 75
Най-силно изложена фасада							
Общ брой жители	8046	3296	482	48	0	0	0

► Общ брой жители, обитаващи сгради, които са изложени на всеки един от следните обхвати на стойностите на показателя  $L_{ден}$  в dB(A) на височина 4 м от кота терен към основата на най-силно изложената фасада: 45-49, 50-54, 55-59, 60-64, 65-69, 70-74, > 75.

Табл. 2.2.2

Железопътен шум	$L_{ден}$ (dBA)						
Най-силно изложена фасада	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	> 75
Общ брой жители	8470	4031	634	69	2	0	0

► Общ брой жители, обитаващи сгради, които са изложени на всеки един от следните обхвати на стойностите на показателя  $L_{вечер}$  в dB(A) на височина 4 м от кота терен към основата на най-силно изложената фасада: 40-44, 45-49, 50-54, 55-59, 60-64, 65-69, 70-74, > 75.

Табл. 2.2.3

Железопътен шум	$L_{вечер}$ (dBA)						
Най-силно изложена фасада	40-44	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	> 70
Общ брой жители	38518	20911	9201	4184	650	71	2

► Общ брой жители, обитаващи жилища, които са изложени на всеки един от следните обхвати на стойностите на показателя  $L_{нощ}$  в dB(A) на 4 м от кота терен над основата на най-силно засегнатата фасада: 35-39, 40-44, 45-49, 50-54, 55-59, 60-64, 65-69, > 70.

Табл. 2.2.4

Железопътен шум	$L_{нощ}$ (dBA)							
Най-силно изложена фасада	35-39	40-44	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	> 70
Общ брой жители	31654	16157	7065	2867	314	34	0	0

► Липсват основни железопътни линии, които да допринасят за високите стойности на показателя  $L_{24}$ ,  $L_{ден}$ ,  $L_{вечер}$ ,  $L_{нощ}$ .

► Липсват жилища със специална изолация срещу шум от железопътен транспорт.

## II.2.2. ТРАМВАЕН ТРАФИК

**А. Информация съгласно т. 4 на Приложение № 2 на Наредбата за изискванията към разработването и съдържанието на стратегическите карти за шум и към плановете за действие (ПМС № 217/2006, обн., ДВ, бр. 70 /2006)\***

Разпределението на броя жилища, изложени на нива на шум над граничните стойности по показателите за шум е дадено в Табл. 2.1-Т

Табл. 2.1-Т

Брой жилища, изложени на нива на шум над граничните стойности (по Наредба № 6/2006 г. >65 dB - L24, Lден; >60 dB - Lвечер, >55 dB - Lнощ)	(L24)	(Lден)	(Lвечер)	(Lнощ)
	0	0	5862	2954

Разпределението на брой жители, изложени на нива на шум над граничните стойности по показателите за шум е дадено в Табл. 2.2.-Т

Табл. 2.2-Т

Брой жители, изложени на нива на шум над граничните стойности (по Наредба № 6 /2006 г. >65 dB - L24, Lден; >60 dB - Lвечер, >55 dB - Lнощ)	(L24)	(Lден)	(Lвечер)	(Lнощ)
	0	0	12717	6394

Разпределението на брой детски, лечебни, учебни, научноизследователски заведения и обществени сгради, изложени на нива на шум над граничните стойности по показателите за шум е дадено в Табл. 2.3.-Т

Табл. 2.3-Т

Брой сгради, изложени на нива на шум над граничните стойности (по Наредба № 6/2006; >45 dB - L24, Lден; >35 dB - Lвечер, >35 dB - Lнощ)	(L24)	(Lден)	(Lвечер)	(Lнощ)
	108	110	626	276

Общ брой N на лицата, засегнати от вредното въздействие – силен дискомфорт и сериозни смущения на съня в случай на шум от трамваен трафик, изчислени съгласно Директива (ЕС) 2020/367 на Комисията от 4 март 2020 година за изменение на приложение III към Директива 2002/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета във връзка с установяването на методи за оценка на вредните въздействия на шума в околната среда.

	(L24)	(Lнощ)
Общ брой жители, засегнати от вредния ефект	119605	18759

**Б. Информация съгласно Приложение VI на Директива 2002/49/ ЕО и Приложение № 3 на Наредбата за изискванията към разработването и съдържанието на стратегическите карти за шум и към плановете за действие (ПМС № 217/2006, обн., ДВ, бр. 70 /2006)**

Данните се докладват до Европейската комисия, предвид което съгласно изискванията на Директивата и Наредбата числата са закръглени до най-близката стотица. Подробна информация (без закръгление) за жители по източници на шум и показатели е дадена в Изчислителна информация, данни и анализи.

► Общ брой жители, обитаващи сгради, които са изложени на всеки един от следните обхвати на стойностите на показателя  $L_{24}$  в dB(A) на височина 4 м от кота терен към основата на най-силно изложената фасада: 55-59, 60-64, 65-69, 70-74, > 75.

Табл. 2.2.1-Т

Трамваен шум	$L_{24}$ (dBA)						
Най-силно изложена фасада	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	> 75
Общ брой жители	27273	21713	8508	4323	0	0	0

► Общ брой жители, обитаващи сгради, които са изложени на всеки един от следните обхвати на стойностите на показателя  $L_{ден}$  в dB(A) на височина 4 м от кота терен към основата на най-силно изложената фасада: 45-49, 50-54, 55-59, 60-64, 65-69, 70-74, > 75.

Табл. 2.2.2-Т

Трамваен шум	$L_{ден}$ (dBA)						
Най-силно изложена фасада	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	> 75
Общ брой жители	27349	21515	8106	4561	0	0	0

► Общ брой жители, обитаващи сгради, които са изложени на всеки един от следните обхвати на стойностите на показателя  $L_{вечер}$  в dB(A) на височина 4 м от кота терен към основата на най-силно изложената фасада: 40-44, 45-49, 50-54, 55-59, 60-64, 65-69, 70-74, > 75.

Табл. 2.2.3-Т

Трамваен шум	$L_{вечер}$ (dBA)						
Най-силно изложена фасада	40-44	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	> 70
Общ брой жители	63323	37464	26530	21516	8851	3866	0

► Общ брой жители, обитаващи жилища, които са изложени на всеки един от следните обхвати на стойностите на показателя  $L_{\text{нощ}}$  в dB(A) на 4 м от кота терен над основата на най-силно засегнатата фасада: 35-39, 40-44, 45-49, 50-54, 55-59, 60-64, 65-69, > 70.

Табл. 2.2.4-Т

Трамваен шум	$L_{\text{нощ}}$ (dBA)							
	35-39	40-44	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	> 70
Най-силно изложена фасада								
Общ брой жители	43928	28446	22701	12310	6348	46	0	0

► Липсват жилища със специална изолация срещу шум от трамваен транспорт.

### II.2.3. ОБЕДИНЕН ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАФИК (ЖЕЛЕЗОПЪТЕН И ТРАМВАЕН)

**А. Информация съгласно т. 4 на Приложение № 2 на Наредбата за изискванията към разработването и съдържанието на стратегическите карти за шум и към плановете за действие (ПМС № 217/2006, обн., ДВ, бр. 70 /2006)\***

Разпределението на броя жилища, изложени на нива на шум над граничните стойности по показателите за шум е дадено в Табл. 2.1-О

Табл. 2.1-О

Брой жилища, изложени на нива на шум над граничните стойности (по Наредба № 6/2006 г. >65 dB - L <sub>24</sub> , L <sub>ден</sub> ; >60 dB - L <sub>вечер</sub> , >55 dB - L <sub>нощ</sub> )	(L <sub>24</sub> )	(L <sub>ден</sub> )	(L <sub>вечер</sub> )	(L <sub>нощ</sub> )
		2026	2146	6204

Разпределението на брой жители, изложени на нива на шум над граничните стойности по показателите за шум е дадено в Табл. 2.2.-О

Табл. 2.2-О

Брой жители, изложени на нива на шум над граничните стойности (по Наредба № 6/2006 г. >65 dB - L <sub>24</sub> , L <sub>ден</sub> ; >60 dB - L <sub>вечер</sub> , >55 dB - L <sub>нощ</sub> )	(L <sub>24</sub> )	(L <sub>ден</sub> )	(L <sub>вечер</sub> )	(L <sub>нощ</sub> )
		4378	4643	13538

Разпределението на брой детски, лечебни, учебни, научноизследователски заведения и обществени сгради, изложени на нива на шум над граничните стойности по показателите за шум е дадено в Табл. 2.3.-О

Табл. 2.3-О

Брой сгради, изложени на нива на шум над граничните стойности (по Наредба № 6/2006; >45 dB - L <sub>24</sub> , L <sub>ден</sub> ; >35 dB - L <sub>вечер</sub> , >35 dB - L <sub>нощ</sub> )	(L <sub>24</sub> )	(L <sub>ден</sub> )	(L <sub>вечер</sub> )	(L <sub>нощ</sub> )
		160	167	904

Общ брой N на лицата, засегнати от вредното въздействие – силен дискомфорт и сериозни смущения на съня в случай на обединен железопътен шум, изчислени съгласно Директива (ЕС) 2020/367 на Комисията от 4 март 2020 година за изменение на приложение III към Директива 2002/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета във връзка с установяването на методи за оценка на вредните въздействия на шума в околната среда.

	(L24)	(Lнощ)
Общ брой жители, засегнати от вредния ефект	139935	23901

**Б. Информация съгласно Приложение VI на Директива 2002/49/ ЕО и Приложение № 3 на Наредбата за изискванията към разработването и съдържанието на стратегическите карти за шум и към плановете за действие (ПМС № 217/2006, обн., ДВ, бр. 70 /2006)**

Данните се докладват до Европейската комисия, предвид което съгласно изискванията на Директивата и Наредбата числата са закръглени до най-близката стотица. Подробна информация (без закръгление) за жители по източници на шум и показатели е дадена в Изчислителна информация, данни и анализи.

► Общ брой жители, обитаващи сгради, които са изложени на всеки един от следните обхвати на стойностите на показателя  $L_{24}$  в dB(A) на височина 4 м от кота терен към основата на най-силно изложената фасада: 55-59, 60-64, 65-69, 70-74, > 75.

Табл. 2.2.1-О

Железопътен шум - обединен	$L_{24}$ (dBA)						
	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	> 75
Най-силно изложена фасада							
Общ брой жители	35768	25305	9053	4378	0	0	0

► Общ брой жители, обитаващи сгради, които са изложени на показателя  $L_{24}$  в dB(A) на височина 4 м от кота терен към основата на тиха фасада.

Табл.2.2.1 – О.Т

Железопътен шум - обединен	$L_{24}$ (dBA)				
	55-59	60-64	65-69	70-74	> 75
Тиха фасада					
Общ брой жители	1091	676	358	0	0

► Общ брой жители, обитаващи сгради, които са изложени на всеки един от следните обхвати на стойностите на показателя  $L_{ден}$  в dB(A) на височина 4 м от кота терен към основата на най-силно изложената фасада: 45-49, 50-54, 55-59, 60-64, 65-69, 70-74, > 75.

Табл. 2.2.2-О

Железопътен шум - обединен	$L_{ден}$ (dBA)						
	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	> 75
Най-силно изложена фасада							
Общ брой жители	35984	25941	8793	4641	2	0	0

► Общ брой жители, обитаващи сгради, които са изложени на всеки един от следните обхвати на стойностите на показателя  $L_{вечер}$  в dB(A) на височина 4 м от кота терен към основата на най-силно изложената фасада: 40-44, 45-49, 50-54, 55-59, 60-64, 65-69, 70-74, > 75.

Табл. 2.2.3-О

Железопътен шум - обединен	$L_{вечер}$ (dBA)						
	40-44	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	> 70
Най-силно изложена фасада							
Общ брой жители	97915	56729	36028	26027	9586	3950	2

► Общ брой жители, обитаващи жилища, които са изложени на всеки един от следните обхвати на стойностите на показателя  $L_{нощ}$  в dB(A) на 4 м от кота терен над основата на най-силно засегнатата фасада: 35-39, 40-44, 45-49, 50-54, 55-59, 60-64, 65-69, > 70.

Табл. 2.2.4-О

Железопътен шум - обединен	$L_{нощ}$ (dBA)							
	35-39	40-44	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	> 70
Най-силно изложена фасада								
Общ брой жители	72123	43737	30373	15292	6703	80	0	0

► Общ брой жители, обитаващи жилища, които са изложени на различни обхвати на стойностите на показателя  $L_{нощ}$  в dB(A) на 4 м от кота терен над основата на тиха фасада.

Табл.2.2.4 – О.Т

Железопътен шум - обединен	$L_{нощ}$ (dBA)					
	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	> 70
Тиха фасада						
Общ брой жители	34244	1529	924	594	18	0

- ▶ Липсват основни железопътни линии, които да допринасят за високите стойности на показателя  $L_{24}$ ,  $L_{ден}$ ,  $L_{вечер}$ ,  $L_{нощ}$ .
- ▶ Липсват жилища със специална изолация срещу шум от обединен железопътен транспорт.

### 7.6.3. ВЪЗДУШЕН ТРАФИК

**А. Информация съгласно т. 4 на Приложение № 2 на Наредбата за изискванията към разработването и съдържанието на стратегическите карти за шум и към плановете за действие (ПМС № 217/2006, обн., ДВ, бр. 70 /2006)\***

Разпределението на броя жилища, изложени на нива на шум над граничните стойности по показателите за шум е дадено в Табл. 3.1

Табл. 3.1

Брой жилища, изложени на нива на шум над граничните стойности (по Наредба № 6/2006 г. >65 dB - $L_{24}$ , $L_{ден}$ ; >65 dB - $L_{вечер}$ , >55 dB - $L_{нощ}$ )	( $L_{24}$ )	( $L_{ден}$ )	( $L_{вечер}$ )	( $L_{нощ}$ )
	2	0	2	159

Разпределението на брой жители, изложени на нива на шум над граничните стойности по показателите за шум е дадено в Табл. 3.2.

Табл. 3.2

Брой жители, изложени на нива на шум над граничните стойности (по Наредба № 6/2006 г. >65 dB - $L_{24}$ , $L_{ден}$ ; >65 dB - $L_{вечер}$ , >55 dB - $L_{нощ}$ )	( $L_{24}$ )	( $L_{ден}$ )	( $L_{вечер}$ )	( $L_{нощ}$ )
	7	0	5	443

Разпределението на брой детски, лечебни, учебни, научноизследователски заведения и обществени сгради, изложени на нива на шум над граничните стойности по показателите за шум е дадено в Табл. 3.3.

Табл. 3.3

Брой сгради, изложени на нива на шум над граничните стойности (по Наредба № 6/2006; >45 dB - $L_{24}$ , $L_{ден}$ ; >35 dB - $L_{вечер}$ , >35 dB - $L_{нощ}$ )	( $L_{24}$ )	( $L_{ден}$ )	( $L_{вечер}$ )	( $L_{нощ}$ )
	188	69	378	252

Общ брой N на лицата, засегнати от вредното въздействие – силен дискомфорт и сериозни смущения на съня в случай на самолетен шум, изчислени съгласно Директива (ЕС) 2020/367 на Комисията от 4 март 2020 година за изменение на приложение III към Директива 2002/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета във връзка с установяването на методи за оценка на вредните въздействия на шума в околната среда:

Общ брой жители, засегнати от вредния ефект	( $L_{24}$ )	( $L_{нощ}$ )
	126840	17966

**Б. Информация съгласно Приложение VI на Директива 2002/49/ ЕО и Приложение № 3 на Наредбата за изискванията към разработването и съдържанието на стратегическите карти за шум и към плановете за действие (ПМС № 217/2006, обн., ДВ, бр. 70 /2006)**

Данните се докладват до Европейската комисия, предвид което съгласно изискванията на Директивата и Наредбата числата са закръглени до най-близката стотица. Подробна информация (без закръгление) за жители по източници на шум и показатели е дадена в Изчислителна информация, данни и анализи.

► Общ брой жители, обитаващи сгради, които са изложени на всеки един от следните обхвати на стойностите на показателя  $L_{24}$  в dB(A) на височина 4 м от кота терен към основата на най-силно изложената фасада: 55-59, 60-64, 65-69, 70-74, > 75.

Табл. 3.2.1

Самолетен шум	$L_{24}$ (dBA)						
Най-силно изложена фасада	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	> 75
Общ брой жители	68920	30350	29523	2443	4	3	0

► Общ брой жители, обитаващи сгради, които са изложени на показателя  $L_{24}$  в dB(A) на височина 4 м от кота терен към основата на тиха фасада.

Табл.3.2.1 – Т

Самолетен шум	$L_{24}$ (dBA)				
Тиха фасада	55-59	60-64	65-69	70-74	> 75
Общ брой жители	1451	939	280	1	1

► Общ брой жители, обитаващи сгради, които са изложени на всеки един от следните обхвати на стойностите на показателя  $L_{ден}$  в dB(A) на височина 4 м от кота терен към основата на най-силно изложената фасада: 45-49, 50-54, 55-59, 60-64, 65-69, 70-74, > 75.

Табл. 3.2.2

Самолетен шум	$L_{ден}$ (dBA)						
Най-силно изложена фасада	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	> 75
Общ брой жители	30077	21703	704	7	0	0	0

► Общ брой жители, обитаващи сгради, които са изложени на всеки един от следните обхвати на стойностите на показателя  $L_{\text{вечер}}$  в dB(A) на височина 4 м от кота терен към основата на най-силно изложената фасада: 40-44, 45-49, 50-54, 55-59, 60-64, 65-69, 70-74, > 75.

Табл. 3.2.3

Самолетен шум	$L_{\text{вечер}}$ (dBA)						
Най-силно изложена фасада	40-44	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	> 70
Общ брой жители	76528	49913	24613	15720	192	5	0

► Общ брой жители, обитаващи жилища, които са изложени на всеки един от следните обхвати на стойностите на показателя  $L_{\text{нощ}}$  в dB(A) на 4 м от кота терен над основата на най-силно засегнатата фасада: 45-49, 50-54, 55-59, 60-64, 65-69, > 70.

Табл. 3.2.4

Самолетен шум	$L_{\text{нощ}}$ (dBA)							
Най-силно изложена фасада	35-39	40-44	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	> 70
Общ брой жители	79309	51840	23349	20072	436	7	0	0

► Общ брой жители, обитаващи жилища, които са изложени на различни обхвати на стойностите на показателя  $L_{\text{нощ}}$  в dB(A) на 4 м от кота терен над основата на тиха фасада.

Табл.3.2.4 – Т

Самолетен шум	$L_{\text{нощ}}$ (dBA)					
Тиха фасада	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	> 70
Общ брой жители	50070	815	760	83	2	0

#### 7.6.4. ПРОМИШЛЕНИ ИЗТОЧНИЦИ

**А. Информация съгласно т. 4 на Приложение № 2 на Наредбата за изискванията към разработването и съдържанието на стратегическите карти за шум и към плановете за действие (ПМС № 217/2006, обн., ДВ, бр. 70 /2006)\***

Разпределението на броя жилища, изложени на нива на шум над граничните стойности по показателите за шум е дадено в Табл. 4.1

Табл. 4.1

Брой жилища, изложени на нива на шум над граничните стойности (по Наредба № 6/2006 г. <b>70 dB - L24, Lден; &gt;70 dB - Lвечер, &gt;70 dB - Lнощ</b> )	(L24)	(Lден)	(Lвечер)	(Lнощ)
		0	0	0

Разпределението на брой жители, изложени на нива на шум над граничните стойности по показателите за шум е дадено в Табл. 4.2.

Табл. 4.2

Брой жители, изложени на нива на шум над граничните стойности (по Наредба № 6 /2006 г. <b>&gt;70 dB - L24, Lден; &gt;70 dB - Lвечер, &gt;70 dB - Lнощ</b> )	(L24)	(Lден)	(Lвечер)	(Lнощ)
		0	0	0

Разпределението на брой детски, лечебни, учебни, научноизследователски заведения и обществени сгради, изложени на нива на шум над граничните стойности по показателите за шум е дадено в Табл. 4.3.

Табл. 4.3

Брой сгради, изложени на нива на шум над граничните стойности (по Наредба № 6/2006; <b>&gt;45 dB - L24, Lден; &gt;35 dB - Lвечер, &gt;35 dB - Lнощ</b> )	(L24)	(Lден)	(Lвечер)	(Lнощ)
		4	5	84

Общ брой N на лицата, засегнати от вредното въздействие – силен дискомфорт и сериозни смущения на съня в случай на шум от промишлени източници, изчислени съгласно Директива (ЕС) 2020/367 на Комисията от 4 март 2020 година за изменение на приложение III към Директива 2002/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета във връзка с установяването на методи за оценка на вредните въздействия на шума в околната среда:

Общ брой жители, засегнати от вредния ефект	(L24)	(Lнощ)
		12711

**Б. Информация съгласно Приложение VI на Директива 2002/49/ ЕО и Приложение № 3 на Наредбата за изискванията към разработването и съдържанието на стратегическите карти за шум и към плановете за действие (ПМС № 217/2006, обн., ДВ, бр. 70 /2006)**

Данните се докладват до Европейската комисия, предвид което съгласно изискванията на Директивата и Наредбата числата са закръглени до най-близката стотица. Подробна информация (без закръгление) за жители по източници на шум и показатели е дадена в Изчислителна информация, данни и анализи.

- Общ брой жители, обитаващи сгради, които са изложени на всеки един от следните обхвати на стойностите на показателя  $L_{24}$  в dB(A) на височина 4 м от кота терен към основата на най-силно изложената фасада: 45-49, 50-54, 55-59, 60-64, 65-69, 70-74, > 75.

Табл. 4.2.1

Индустриален шум	$L_{24}$ (dBA)						
Най-силно изложена фасада	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	> 75
Общ брой жители	735	1	0	0	0	0	0

- Общ брой жители, обитаващи сгради, които са изложени на показателя  $L_{24}$  в dB(A) на височина 4 м от кота терен към основата на тиха фасада.

Табл.4.2.1 – Т

Индустриален шум	$L_{24}$ (dBA)				
Тиха фасада	55-59	60-64	65-69	70-74	> 75
Общ брой жители	0	0	0	0	0

- Общ брой жители, обитаващи сгради, които са изложени на всеки един от следните обхвати на стойностите на показателя  $L_{ден}$  в dB(A) на височина 4 м от кота терен към основата на най-силно изложената фасада: 45-49, 50-54, 55-59, 60-64, 65-69, 70-74, > 75.

Табл. 4.2.2

Индустриален шум	$L_{ден}$ (dBA)						
Най-силно изложена фасада	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	> 75
Общ брой жители	828	1	0	0	0	0	0

► Общ брой жители, обитаващи сгради, които са изложени на всеки един от следните обхвати на стойностите на показателя  $L_{\text{вечер}}$  в dB(A) на височина 4 м от кота терен към основата на най-силно изложената фасада: 40-44, 45-49, 50-54, 55-59, 60-64, 65-69, 70-74, > 75.

Табл. 4.2.3

Индустриален шум	$L_{\text{вечер}}$ (dBA)						
Най-силно изложена фасада	40-44	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	> 70
Общ брой жители	5745	5454	1354	5	0	0	0

► Общ брой жители, обитаващи жилища, които са изложени на всеки един от следните обхвати на стойностите на показателя  $L_{\text{нощ}}$  в dB(A) на 4 м от кота терен над основата на най-силно засегнатата фасада: 35-39, 40-44, 45-49, 50-54, 55-59, 60-64, 65-69, > 70.

Табл. 4.2.4

Индустриален шум	$L_{\text{нощ}}$ (dBA)							
Най-силно изложена фасада	35-39	40-44	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	> 70
Общ брой жители	5601	4136	693	0	0	0	0	0

► Общ брой жители, обитаващи жилища, които са изложени на различни обхвати на стойностите на показателя  $L_{\text{нощ}}$  в dB(A) на 4 м от кота терен над основата на тиха фасада.

Табл.4.2.4 – Т

Индустриален шум	$L_{\text{нощ}}$ (dBA)					
Тиха фасада	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	> 70
Общ брой жители	670	39	0	0	0	0

► Липсват жилища със специална изолация срещу шум от промишлени източници.

## 7.6.5 ОБЕДИНЕН ШУМ

**А. Информация съгласно т. 4 на Приложение № 2 на Наредбата за изискванията към разработването и съдържанието на стратегическите карти за шум и към плановете за действие (ПМС № 217/2006, обн., ДВ, бр. 70 /2006)\***

\*Подробна информация за броя жители и жилища, по източници на шум и показатели, е дадена в Изчислителна информация, данни и анализи

► **Брой жилища**, изложени на нива на шум над граничните стойности по показателите за шум е дадено в Табл. 5.1

Табл. 5.1

Брой жилища, изложени на нива на шум над граничните стойности (по Наредба № 6/2006 г. 55 dB - L24, Lден; >50 dB - Lвечер, >45 dB - Lнощ)	(L24)	(Lден)	(Lвечер)	(Lнощ)
		495315	546613	644161

► **Брой жители**, изложени на нива на шум над граничните стойности по показателите за шум е дадено в Табл. 5.2.

Табл. 5.2

Брой жители, изложени на нива на шум над граничните стойности (по Наредба № 6/2006 г. 55 dB - L24, Lден; >50 dB - Lвечер, >45 dB - Lнощ)	(L24)	(Lден)	(Lвечер)	(Lнощ)

► **Брой детски, лечебни, учебни, научноизследователски заведения и обществени сгради**, изложени на нива на шум над граничните стойности по показателите за шум е дадено в Табл. 5.3.

Табл. 5.3.

Брой сгради, изложени на нива на шум над граничните стойности (по Наредба № 6/2006; >45 dB - L24, Lден; >35 dB - Lвечер, >35 dB - Lнощ)	(L24)	(Lден)	(Lвечер)	(Lнощ)
		2989	3024	3857

Общ брой N на лицата, засегнати от вредното въздействие – силен дискомфорт и сериозни смущения на съня в случай на обединен шум, изчислени съгласно Директива (ЕС) 2020/367 на Комисията от 4 март 2020 година за изменение на приложение III към Директива 2002/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета във връзка с установяването на методи за оценка на вредните въздействия на шума в околната среда.

Общ брой жители, засегнати от вредния ефект	(L24)	(Lнощ)
		370959

**Б. Информация съгласно Приложение VI на Директива 2002/49/ ЕО и Приложение № 3 на Наредбата за изискванията към разработването и съдържанието на стратегическите карти за шум и към плановете за действие (ПМС № 217/2006, обн., ДВ, бр. 70 /2006)**

► **Общ брой жители**, обитаващи сгради, които са изложени на всеки един от следните обхвати на стойностите на показателя  $L_{24}$  в dB(A) на височина 4 м от кота терен към основата на **най-силно изложената фасада**: 45-49, 50-54, 55-59, 60-64, 65-69, 70-74, > 75.

Табл.5.2.1

Обединен шум	$L_{24}$ (dBA)						
Най-силно изложена фасада	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	> 75
Общ брой жители	146630	227390	434639	516861	146889	23409	991

► **Общ брой жители**, обитаващи сгради, които са изложени на показателя  $L_{24}$  в dB(A) на височина 4 м от кота терен към основата на **тиха фасада** (означава тази страна на сградата, върху която стойността на показателя  $L_{24}$  на 4 м от кота терен към основата и 2 м пред нея, е с повече от 20 dB(A) по-ниска, отколкото върху фасадата с най-висока стойност на  $L_{24}$ ).

Табл.5.2.1 – Т

Обединен шум	$L_{24}$ (dBA)				
Тиха фасада	55-59	60-64	65-69	70-74	> 75
Общ брой жители	3126	15092	44799	13228	2378

► **Общ брой жители**, обитаващи сгради, които са изложени на всеки един от следните обхвати на стойностите на показателя  $L_{ден}$  в dB(A) на височина 4 м от кота терен към основата на **най-силно изложената фасада**: 45-49, 50-54, 55-59, 60-64, 65-69, 70-74, > 75.

Табл. 5.2.2

Обединен шум	$L_{ден}$ (dBA)						
Най-силно изложена фасада	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	> 75
Общ брой жители	114006	162453	320134	545124	307567	59729	6047

► **Общ брой жители**, обитаващи сгради, които са изложени на всеки един от следните обхвати на стойностите на показателя  $L_{\text{вечер}}$  в dB(A) на височина 4 м от кота терен към основата на **най-силно изложената фасада**: 40-44, 45-49, 50-54, 55-59, 60-64, 65-69, 70-74, > 75.

Табл. 5.2.3

Обединен шум	$L_{\text{вечер}}$ (dBA)						
Най-силно изложена фасада	40-44	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	> 70
Общ брой жители	105510	127326	186477	342389	555418	305664	62154

► **Общ брой жители**, обитаващи жилища, които са изложени на всеки един от следните обхвати на стойностите на показателя  $L_{\text{нощ}}$  в dB(A) на 4 м от кота терен над основата на **най-силно засегнатата фасада**: 35-39, 40-44, 45-49, 50-54, 55-59, 60-64, 65-69, > 70.

Табл. 5.2.4

Обединен шум	$L_{\text{нощ}}$ (dBA)							
Най-силно изложена фасада	35-39	40-44	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	> 70
Общ брой жители	105406	232344	346015	550711	322222	57873	5352	32

► **Общ брой жители**, обитаващи сгради, които са изложени на различни обхвати на стойностите на показателя  $L_{\text{нощ}}$  в dB(A) на височина 4 м от кота терен към основата на **тиха фасада**.

Табл. 5.2.4 - Т

Обединен шум	$L_{\text{нощ}}$ (dBA)					
Тиха фасада	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	> 70
Общ брой жители	36267	8457	32136	33322	4105	796

► Липсват жилища със специална изолация срещу общ шум.

**б. СЪПОСТАВКА НА РЕЗУЛТАТИТЕ С ПЪРВОНАЧАЛНАТА СКШ НА АГЛОМЕРАЦИЯ СОФИЯ ОТ 2017 г.**

От съпоставката на данните от актуализираната в сравнение с последно приетата СШК е видно, че е налице:

- Умерено увеличение на броя жители изложени на нива на шум от **автомобилен трафик** над граничните стойности за показатели:
  - за Lден - 63% / спрямо 57% за СКШ 2017;
  - за Lвечер - 85% / спрямо 38% за СКШ 2017;
  - за Lнощ - 63% / спрямо 57% за СКШ 2017;
- Незначително увеличение на броя детски, лечебни, учебни, научноизследователски заведения и обществени сгради, изложени на нива на шум от автомобилен трафик над граничните стойности за показатели:
  - за Lден - 97% / спрямо 91% за СКШ 2017;
  - за Lнощ - 98% / спрямо 89% за СКШ 2017;
- Незначителна промяна на броя жители изложени на нива на шум от **железопътен трафик**;
  - за Lвечер - 1,04% / спрямо 1,6% за СКШ 2017;
  - за Lнощ - 0,5% / спрямо 0,6% за СКШ 2017;
- Незначителна промяна на броя обекти, подлежащи на усилена шумозащита и обществените сгради изложени на нива на шум от железопътен трафик над граничните стойности
  - за Lвечер - 31% / спрямо 38% за СКШ 2017;
  - за Lнощ - 15% / спрямо 17% за СКШ 2017;
- Липса на осезаема промяна на броя жители изложени на нива на шум от **въздухоплавателни средства, за интегралните показатели на шум, а именно**;
  - Lнощ - 0,04% / спрямо 0,0% за СКШ 2017;
  - Непроменени спрямо СКШ 2017: 0,0% - за показателите на шум за Lден и Lвечер;

Оценени в настоящата актуализирана СКШ, брой жители подложени на нива за **LAmax >85 dB**: 21 800 бр. жители;

- Незначителна промяна на броя обекти, подлежащи на усилена шумозащита и обществените сгради изложени на нива на шум от въздухоплавателни средства над граничните стойности
  - за Lвечер - 13,17 % / спрямо 8% за СКШ 2017;
- Намаление на броя жители изложени на нива на шум от **промишлени източници**;
  - за Lвечер - 0 жители / спрямо 26 жители за СКШ 2017;
- Незначителна промяна на броя обекти, подлежащи на усилена шумозащита и обществените сгради изложени на нива на шум от промишлени източници над граничните стойности
  - за Lвечер - 3% / спрямо 4% за СКШ 2017;
  - за Lнощ - 1% / спрямо 1,4% за СКШ 2017;

**8. Описание на предприетите мерки за намаляване на шумовото натоварване, както и описание на мерките, които са в процес на подготовка (т. 6 според чл. 17 (1) от Наредба за изискванията към разработването и съдържанието на Стратегическите Карти за Шум и към Плановете за действие)**

**8.1. Предприети мерки:**

За подобряване на акустичната обстановка, през периода 2020-2024 година на територията на агломерация София са изпълнени следните дейности:

- ремонтране и асфалтиране на участъци от уличната мрежа;
- реконструкция на булеварди;
- развитие на велосипедната инфраструктура;
- реконструкция на трамвайни трасета;
- доставка на нови автомобилни и трамвайни превозни средства;
- разширяване на метро-мрежата;
- подобряване организацията на движение – оптимизация на режимите на светофарните уредби;
- мерки относно редуция на надграничното ошумяване от излитащи/кацащи самолети от/на Летище “Васил Левски”;
- извършване на рехабилитация на зелени площи в различни части на града;
- озеленяване на прилежащи терени към булеварди;
- изграждане на шумозаглушителни екрани;
- изпълнение на мерки за ограничаване на вредния шум, чрез шумоизолиране на сградите при тяхното проектиране и за правилата и нормите при изпълнението на строежите по отношение на шума, излъчван по време на строителство, при одобряване на инвестиционни проекти, въз основа на които се издават разрешения за строеж.

*Заб.: Разгледани са по-важните предприети мерки за намаляване на шумовото натоварване към момента, както и мерки в процес на подготовка, разделени по източници.*

**Изпълнение на заложените мерки от актуализирания през 2020 г. План за действие – Вж. табличния обзор по-долу:**

№	Действия	Изпълнители	Срок	Източници за финансиране и прогноза за необходимими ресурси в лв.	Очакван ефект
1.1	Извършване на текущ контрол на шум в околната среда (според ЗЗШОС и Наредба за обществения ред на територията на Столична община). - <i>приета с Решение № 676/27.09.2018 г. на СОС – отменена, съгл. §1 от Наредбата за реда и условията за провеждане на масови мероприятия, опазване на общински имоти и вещи, предназначени за общо ползване и шума в жилищни сгради, одобрена с Решение № 320 от 25.05.2023 г., в сила от 31.05.2023г. на СОС.</i>	Дирекция „Общински строителен контрол“; районни администрации; Столичен инспекторат; дирекция „Икономика и търговска дейност“; дирекция „Сигурност“; дирекция „Управление и анализ на трафика“; СДВР, Общинска полиция	Постоянен	Административна мярка. Не са необходими финансови средства.	Провеждане на ефективна общинска политика, насочена към намаляване на шума в околната среда.
<p><b>Изпълнение:</b></p> <p>При постъпването на сигнали, свързани с шум от строителни обекти, същите се разглеждат от Дирекция „Общински строителен контрол“ и районните администрации, като се търси съдействието и на специализираните контролни органи по реда на чл. 22, ал. 2 от ЗЗШОС - Столична регионална здравна инспекция (Столична РЗИ).</p> <p>Член 22, ал.1 от Закона за защита от шума в околната среда задължава „кметовете на общини или упълномощени от тях длъжностни лица да упражняват контрол за спазване на правилата и нормите за изпълнение на строежите по отношение на шума, излъчван по време на строителство и за спазване на забраната по чл.16а, ал.5 – забранява се излъчването на шум по време на строителство за времето от 14.00 до 16.00 ч. и от 23.00 до 8.00 часа“. Във връзка с цитираната разпоредба и на основание чл.37 (за съставяне на наказателни постановления) от ЗЗШОС е издадена Заповед № СОА24-РД09-2250/01.03.2024 г. от кмета на Столична община, чрез която се възлага на заместник – кмет на направление „Зелена система, екология и земеползване“ да изпълнява функциите на административно наказващ орган по преписки, образувани въз основа на съставени АУАН по ЗЗШОС, като издава наказателни постановления, резолюции за прекратяване на административно наказателни производства, предупреждения по чл.28 от ЗАНН или сключва споразумения по реда на чл. 58г от ЗАНН. Проекти на посочените в заповедта документи се подготвят от Столичен инспекторат, поради което същата им е предоставена за сведение</p> <p>През 2024 г., в изпълнение на Заповед № СОА24-РД09-2250/01.03.2024 г., район „Студентски“ предостави на</p>					

№	Действия	Изпълнители	Срок	Източници за финансиране и прогноза за необходимими ресурси в лв.	Очакван ефект
	<p>заместник – кмет на направление „Зелена система, екология и земеползване“ проект на наказателно постановление, изготвено въз основа на АУАН, установено на територията на район „Студентски“ за нарушаване разпоредбите на ЗЗШОС – излъчване на шум от строително-монтажни дейности, изразяваща се в шум от строителна механизация, багер с фреза.</p> <p>Наложената чрез наказателното постановление глоба на техническия ръководител на обекта е в размер на 500 лв.</p> <p>Със Заповед № СОА19-РД09-1401/09.10.2019 г., изменена със Заповед № СОА24-РД09-2442/11.03.2024 г., кметът на Столична община е разпоредил на районните администрации, Столичен инспекторат и дирекция „Икономика и търговска дейност“ да осъществяват контрол по спазването на следните разпоредби на Закона за защита от шума в околната среда, както следва:</p> <p><b>Районни администрации</b></p> <p>- чл. 16а, ал. 5 от ЗЗШОС — контрол за спазване на правилата и нормите за изпълнение на строежите по отношение на шума, излъчван по време на строителство и за спазване на забраната по чл. 16а, ал. 5 от ЗЗШОС - служителите за контрол на строителството (съгласно т. 1, буква „а“ от заповедта);</p> <p>чл. 16а, ал. 1 и чл. 16б, ал. 1 от ЗЗШОС — контрол за спазване изискванията на чл. 16а, ал. 1 и чл. 16б, ал. 1 от ЗЗШОС — служителите, осъществяващи контрол по търговската дейност (съгласно т. 2, буква „б“ от заповедта).</p> <p>В съответствие с цитираната заповед, районните администрации извършват проверки по получени сигнали, основно за шум по време на строителство в делнични дни. Проверките се извършват на място и по документи на всеки строителен обект, съгласно правомощията по чл. 223, ал. 2 от <i>Закона за устройство на територията</i> и т. 1, буква „а“ от горещитираната заповед на Кмета на Столична община, както след получени сигнали, така и периодични проверки. В резултат от проверките, на нарушителите се съставят и връчват констативни протоколи с предписания за спазване и съблюдаване разпоредбите на ЗЗШОС, съставят се актове за установяване на административно нарушение.</p> <p>Районните администрации осъществяват текущ контрол, съгласно изискванията на Наредбата за реда и условията за извършване на търговска дейност на територията на Столична община чрез регулярни проверки на търговските обекти относно подадено заявление за работно време при откриване на обекти и при последваща промяна на работното време за зареждане на търговските обекти и обекти в областта на услугите.</p> <p>За отчетния период, по данни от районните администрации и Столична община, са постъпили 379 броя сигнали/жалби, свързани с шумово замърсяване от строителни обекти, 127 броя - от търговски обекти, 165 броя - за нарушаване на общественения ред и от битов шум, 5 броя жалби за завишени нива на шум от самолети и 9 броя жалби от завишени нива</p>				

№	Действия	Изпълнители	Срок	Източници за финансиране и прогноза за необходимими ресурси в лв.	Очакван ефект
	<p>на шум от автомобилния транспорт и предложения за изграждане на шумозаглушителни екрани от граждани. Съставени са 173 констативни протоколи, 31 АУАН и са издадени 4 броя наказателни постановления.</p> <p><b>Столичен инспекторат</b> – осъществяват контрол по чл. 16 а, ал. 5 от Закона за защита от шума в околната среда, а именно: „забранява се излъчването на шум по време на строителство за времето от 14,00 до 16,00 ч. и от 23,00 до 08,00 ч. За посоченият период са извършени проверки по сигнали и са съставени 4 бр. акта за установяване на административно нарушение /АУАН/ на юридически лица. Контролът по спазване на чл. 16 а, ал. 5 от Закона е възложен на районните администрации, служителите за контрол на строителството в Столична община и служителите на Столичен инспекторат.</p> <p><b>Дирекция „Икономика и търговска дейност“</b> - упражняват контрол по спазване изискванията на чл.16а, ал.1 и чл.16б ал.1 от Закона за защита от шума в околната среда (ЗЗШОС), а именно:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- чл.16а, ал.1 от ЗЗШОС - <i>Забранява се зареждане на обекти за производство, съхраняване и търговия и на обекти в околната среда, разположени в зони и територии, предназначени за жилищно строителство, рекреационни зони и територии и зони със смесено предназначение, както и в жилищни сгради и сгради със смесено предназначение, за времето от 23,00 до 8,00 ч.;</i></li> <li>- чл.16б, ал.1 от ЗЗШОС - <i>Физическите лица, юридическите лица и едноличните търговци подават заявление пред общинската или районната администрация за работно време при откриване на обекти по чл. 16а, ал. 1, както и за промяна на работното им време, при условия и по ред, определени с наредба на съответния общински съвет.</i></li> </ul> <p>С Наредбата за реда и условията за извършване на търговска дейност на територията на Столична община (НРУИТДТСО) е въведен регламент за работно време на стационарни търговски обекти – обекти за търговия с хранителни или нехранителни стоки; заведения за хранене и развлечения; обекти за комунални и други услуги; хотели и други места за настаняване. Съгласно чл.4, ал.1 и ал.2 от НРУИТДТСО, търговецът е длъжен със започване на дейността да заяви работно време на обекта в районната администрация по местонахождението му. Със Заявлението за работно време, търговецът заявява и часове за зареждане на стационарния търговски обект.</p> <p>Служители на Отдел „Местни такси, цени на услуги и защита на потребителите“ към Дирекция „Икономика и търговска дейност“ – СО (отдел „МТЦУЗП“ към Д„ИТД“ – СО), извършват проверки по спазване на Наредбата за реда и условията за извършване на търговска дейност на територията на Столична община (НРУИТДТСО).</p>				

№	Действия	Изпълнители	Срок	Източници за финансиране и прогноза за необходимими ресурси в лв.	Очакван ефект
	<p>Проверките са както в рамките на обичайната (ежедневна) контролна дейност, така и по повод постъпили сигнали от граждани, (основно чрез Контактния център на Столична община).</p> <p><b>В тази връзка, през 2024г., са извършени над 4000 проверки, като за различни нарушения са съставени 317 акта за установяване на административни нарушения, от които 164 акта за липса на Заявление за работно време на стационарни търговски обекти.</b></p> <p>При извършена нощна проверка, съвместно с други структури и на Столична община и други административни органи, от служителите на дирекция „Икономика и търговска дейност“ са съставени <b>3 акта</b> за нарушаване на установената в чл.4в, т.1 от НРУИТДТСО забрана: <b>„да не се допуска експлоатация на маси и столове за консумация на открито пред стационарни търговски обекти, в часовете преди 7.00 ч. и след 23.00 ч.“</b>.</p> <p>В процеса на осъществяване на контролната дейност, служителите на дирекция „Икономика и търговска дейност“, осъществяват комуникация с други звена на Столична община - дирекция „Сигурност“; Столичен инспекторат; районни администрации; държавни контролни органи - Столична РЗИ и органите на Общинска полиция. За повишаване ефективността на работата дирекция „Икономика и търговска дейност“ е необходимо оптимизиране дейностите по контрол върху търговската дейност на територията на Столична община, в т.ч. относно сигнали, свързани с нарушаване на общественя ред и спокойствието на гражданите от дейността на търговски обекти, които са източник на силен шум, в тъмната част на денонощието (след 23.00ч.), свързано с озвучаване (в т.ч. с технически средства) на пространството извън търговските обекти, респ. за превишаване на допустимите нива на шум (основно през топлите месеци от годината). За целта е изготвен анализ на относимите нормативни разпоредби и е разработен проект на правила за работа на ангажираните с аналогични проблеми структури (с шума от търговски обекти след 23.00 ч.), в т.ч. в условия на взаимодействие. Документите са предоставени на вниманието на кмета на Столична община през м. декември 2024 г. Предстои утвърждаване на правила за работа, които ще се отнасят както до общински, така и до държавни структури – съгласувано с тях – напр. Столична РЗИ.</p> <p>Допълнително, в Столична община, в частност Дирекция „Икономика и търговска дейност“, постъпват сигнали от граждани за високо ниво на шум, генерирано от различни източници – климатични инсталации, генератори, бензиностанции, автомивки и др. При наличие данни в оплакванията, свързани с необходимост от извършване на замерване на нивата на шум, сигналите своевременно са изпращани на Столична регионална здравна инспекция за предприемане на действия от тяхната компетентност.</p>				

№	Действия	Изпълнители	Срок	Източници за финансиране и прогноза за необходимими ресурси в лв.	Очакван ефект
	<p><b>Дирекция „Сигурност“</b> – И през 2024 г. дирекцията продължи да поставя изисквания към организаторите на масови мероприятия за предприемане на мерки нивата на шум да съответстват на изискванията на Наредба № 6 от 2006 г. за показателите за шум в околната среда, отчитащи степента на дискомфорт през различните части на денонощието, граничните стойности на показателите за шум в околната среда, в помещенията на жилищни и обществени сгради, в зони и територии, предназначени за жилищно строителство, рекреационни зони и територии и зони със смесено предназначение при издаване на разрешения или съгласувателни писма за масови мероприятия по Наредбата за реда и условията за провеждане на масови мероприятия, опазване на общински имоти и вещи, предназначени за общо ползване и шума в жилищни сгради на територията на Столична община, приета с Решение № 320/25.05.2023 г. на СОС и по Закона за събранията, митингите и манифестациите, които се съблюдават съвместно със служителите на звено „Общинска полиция“ и СДВР.</p> <p>С оглед изпълнение на законово установените задължения за контрол по спазването на нормативната уредба за защита от шума в околната среда със Заповед рег. № СОА24-РД09-4074/13.11.2024 г. на кмета на Столична община, служителите на дирекция „Сигурност“ – СО са оправомощени да издават Актове за установяване на административни нарушения (АУАН) при нарушаване нормите на шум въз основа на сертификати за контрол и/или протоколи от замервания, извършвани от служители на Столична регионална здравна инспекция.</p> <p>Организирана е среща с представители на СРЗИ с цел осъществяване на по-добро взаимодействие и координация между Столична община и Столична регионална здравна инспекция при провеждане на масови мероприятия. За извършването на контрол на шум в околната среда съгласно Закона за защита от шума в околната среда служителите от дирекция „Сигурност“ имат постоянна готовност за организиране и участие, съвместно със СРЗИ, звено „Общинска полиция“ и дирекция „Икономика и търговска дейност“ за извършване на проверки (след постъпване на сигнали от граждани), нарочни проверки при провеждане на масови мероприятия и регулярни проверки на функциониращи заведения, нарушаващи обществения ред и спокойствието на гражданите.</p> <p><b>Общинска полиция</b></p> <p>Съгласно изискванията на Наредбата за реда и условията за провеждане на масови мероприятия, опазване на общински имоти и вещи, предназначени за общо ползване и шума в жилищни сгради на територията на Столична община, приета с Решение № 320 по Протокол № 77 от 25.05.2023 г. от Столичен общински съвет, в сила от 31.05.2023 г. и в изпълнение на Заповед №СОА23-РД09-1662/25.07.2023г., правомощия по текстове на чл. 19, ал. 1 и ал. 2 са</p>				

№	Действия	Изпълнители	Срок	Източници за финансиране и прогноза за необходими ресурси в лв.	Очакван ефект
	<p>дадени на СДВР/Общинска полиция. Извършени са 32 проверки, съвместно със служители от район „Средец“ и район „Триадица“, със служители от дирекция „Икономика и търговска дейност“, „Столичен инспекторат, Столична РЗИ и „Фиксален контрол“ ЦУ на НАП. От тях:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 14 сигнала за различни места в центъра на столицата за изяви на улични музиканти. В сектор „Общинска полиция“ е създадена необходимата организация на база нормативната уредба, регламентираща дейността за недопускане и вземане на отношение спрямо лица, нарушаващи спокойствието на гражданите;</li> <li>- 18 сигнала, постъпили в Контактен център за нарушения спокойствието на гражданите от търговски и строителни обекти, фестивали, групи от бездомни и чуждестранни лица.</li> </ul>				
1.2	Поддържане и адаптиране на времевите графици за работа на фирмите, занимаващи се със сметопочистване и сметоизвозване, по начин, щадящ съня на жителите на Столична община.	Столичен инспекторат	Постоянен	Административна мярка. Не са необходими финансови средства.	
	<p><b>Изпълнение</b>  <b>Столичен инспекторат</b>          Графиците за дейност „Събиране и транспортиране на отпадъци от контейнери до съоръжение за третиране“ са адаптирани от фирмите изпълнители на дейностите по „Чистота“ по начин и време, осигуряващи спокойствието на живущите. При наличие на сигнали и жалби от гражданите се предприемат конкретни коригиращи действия от страна на фирмите изпълнители- като промяна на маршрутните и/или часови графици.</p>				
1.3	Поетапна подмяна на всички контейнери за боклук с по-ниско шумови съдове (метални с гумени уплътнения на капака или други), във всички столични райони.	Столичен инспекторат; дирекция „Управление на отпадъците и контролни дейности“	2024г.	Общински бюджет. Прогнозна финансова оценка се дава при възлагане на обществена поръчка.	
	<p><b>Изпълнение</b>  <b>Столичен инспекторат</b>          - Контейнерите за битови отпадъци — 1100 л., разположени на територията на Столична община са съобразени с изискванията на Договорите, сключени между Столична община и фирмите изпълнители за дейност „Чистота“ и Техническите спецификации към тях, а именно сиви, метални с дебелина на материала минимум 1,2 милиметра и</p>				

№	Действия	Изпълнители	Срок	Източници за финансиране и прогноза за необходимими ресурси в лв.	Очакван ефект
	<p>оробрен капак. На капаците има монтирани гумени уплътнения.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Контейнери за битови отпадъци - 2 250 л., 3 000 л. и 3 750 л. на автоматизираната система „Норд“ са изработени от метал, с подходящи отвори, снабдени с противотежести на капаците, което осигурява плавното им затваряне. Такива съдове има разположени в районите: „Средец“, „Искър“, „Връбница“, „Студентски“, „Възраждане“, „ж.к. Младост - 4“, част от ж.к. „Младост - 3“ и част от „Младост – 1“.</li> </ul> <p>Предстои внедряване на автоматизираната система за събиране и транспортиране на отпадъците в ж. к „Младост-1“, като към момента са направени предварителни проучвания и оглед на място за определяне местата за разполагане на този тип контейнери.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Контейнери за отпадъци в зони с фамилни жилища – 110 л са сиви, метални, изработени от поцинкована ламарина, тялото на кофата е оребрено за по- голяма здравина, с гумен пръстен на дъното за безшумност при изпълнение на дейността или пластмасови 120 - 240 л.</li> </ul> <p><b>Дирекция „Планиране и управление дейностите по отпадъците“</b></p> <p>В Столична община се използва голям набор от различни съдове за сметосъбиране (по вид, материал и обем), като разпределението им е както следва:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Контейнери с обем 1100 л. (тип „Ракла“ и „Бобър“) – метални (поцинковани) и пластмасови;</li> <li>- Индивидуални съдове с обем 110 л. (тип „Мева“ и „Кука“) – метални (поцинковани) и пластмасови;</li> <li>- Контейнери за автоматизирано събиране с обем 2250 л., 3000 л., и 3750 л.</li> <li>- Контейнери с обем 4 м<sup>3</sup>;</li> <li>- Тротоарни (улични) кошчета и др.</li> </ul> <p>На територията на Столична община са разположени и хидравлични подземни контейнери за разделно събирани на смесени и битови отпадъци. Подземните контейнери са разположени основно в централна градска част, където контейнерите представляват сериозен проблем, поради трафика и липсата на достатъчно място. Във връзка с проектно предложение „Изграждане, възстановяване и обновяване на публични пространства в ЦГЧ на гр. София“ по процедура за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ BG16RFOP001-1.001-039 „Изпълнение на интегрирани планове за градско възстановяване и развитие“ по ОПРР 2014-2020 г. е изготвен работен инвестиционен проект, включително е разработена система за събиране на отпадъците в две зони с разполагане на подземни контейнери и улични кошчета. В изпълнение на горесцитирания проект в централната градска част на гр. София са изградени и монтирани 13 подземни</p>				

№	Действия	Изпълнители	Срок	Източници за финансиране и прогноза за необходими ресурси в лв.	Очакван ефект
	<p>контейнери – пластмасови с обем 1100 л., находящи се на ул. „Московска“ и ул. „6-ти септември“. След въвеждането им в експлоатация същите са включени в оперативните планове за обслужване – събиране и транспортиране на отпадъци на райони Средец и Оборище.</p> <p>През 2021 г. е въведена нова автоматизирана система за събиране и транспортиране на битови отпадъци, заимствана от италианската фирма NORD Engineering в райони „Искър“, „Връбница“ и „Студентски“. Контейнерите имат по-голяма вместимост в сравнение с досегашните. Контейнерите са изработени от поцинкована стомана и имат водоустойчиво покритие, което осигурява защита от проникване на животни и вода в тях.</p> <p>В края на месец ноември 2022 г. със заповед на кмета на Столична община, е назначена работна група, която да извърши оглед и преценяване на възможността за въвеждане на автоматизирано сметосъбиране на улици в централната градска част, големи булеварди, места където това позволява и е икономически и технически оправдано, на територията на район „Младост“ и район „Възраждане“. Към настоящият момент на територията на гореописаните райони са разложени 145 бр. контейнери „NORD“ с вместимост 2250 л; 869 бр. с вместимост 3000 л и 482 бр с вместимост 3750 л.</p>				
1.4	<p>Изискване на мерки за защита от шума в околната среда при проектиране на обекти с обществено предназначение (административни, търговски, бизнес) с обща климатизация (локални източници на шум) – съгл. Наредба 4 от 27.12.2006 г. на МРРБ, МЗ, МВР, МОСВ.</p> <p>➤ Освен Частите Архитектурна и Конструктивна, да се инициира включване на Част Акустика, която да съдържа анализ и обосновка за избора на месторазположението на сградите, разположението на помещенията с нормиран шум в самите сгради, необходимостта от подбор на строителни</p>	Направление „Архитектура и градоустройство“	Постоянен	Административна мярка. Не са необходими финансови средства.	Подобряване на акустичната среда на Столична община.

№	Действия	Изпълнители	Срок	Източници за финансиране и прогноза за необходимите ресурси в лв.	Очакван ефект
	<p>продукти и ограждащи конструкции и целесъобразно разполагане на вътресградните инсталации и комуникации, спрямо помещенията с гранични нива на шум;</p> <p>➤ При ново строителство, както и реконструкция, основен ремонт и преустройство на съществуващи сгради, в проектите се посочват българските стандарти и описание на мерките за ограничаване на шума по време на строителство – времетраене на строителството, часови зони на работа, използване на строителна и транспортна техника;</p>				
	<p><b>Изпълнение</b>  <b>Направление „Архитектура и градоустройство“</b>          При съгласуване и одобряване на инвестиционни проекти от страна на Направление „Архитектура и градоустройство“ стриктно се следи спазването на всички относими нормативни документи. Аналогична е практиката и при регистрирането на строежи по реда на чл. 177, ал. 3 от <i>Закона за устройство на територията</i>.</p> <p><b>Районни администрации</b>          В изпълнение на <i>Наредба № 4 от 27 декември 2006 г. за ограничаване на вредния шум чрез шумоизолиране на сградите при тяхното проектиране и за правилата и нормите при изпълнението на строежите по отношение на шума, излъчван по време на строителството</i>, при одобряването на инвестиционните проекти и издаването на разрешения за строеж и разрешения за поставяне, се следи от одобряващия орган следното - отделните части на инвестиционните проекти да съдържат информация и обосновка за местоположението на строежите и с това осигуряване на достатъчна отдалеченост от съществуващите сгради за ограничаване на шумово влияние, изолиране на</p>				

№	Действия	Изпълнители	Срок	Източници за финансиране и прогноза за необходимите ресурси в лв.	Очакван ефект
	помещенията и асансьорните уредби, имащи гранични стойности на шума, отдалечено разполагане на вътресградни инсталации от помещенията за сън и почивка, подбор на шумоизолиращи строителни материали и изолации, времетраене на строителните работи спрямо допустимите часови зони, подбор на строителна техника и обезопасяване на строежите с шумоизолиращи конструкции, платна, екрани и др.				
1.5	Определяне на тихи зони в агломерация София	Направление „Архитектура и градоустройство”	2020 г.	Общински бюджет; 20 000 лв.	Подобряване на акустичната среда на СО
	<b>Изпълнение</b> <b>Направление „Архитектура и градоустройство“</b> Определените финансови средства за дейността не са достатъчни за възлагане на изследване и определяне на правила и норми за определяне на такива зони. Дейността включва изготвяне на задание за цялостната разработка с определяне на задачи и етапи за планиране, определяне на мерки, индикатори и система за мониторинг, предложения за изменение на нормативната уредба и други относими документи и планове. В тази връзка, предложението на направлението е за систематично подготвяне на график и списък на дейностите по изпълнението на тази цел, за което НАГ и ОП „Софияплан” могат да окажат съдействие.				
2.1	<b>Устойчиво развитие на системата за градски транспорт- продължаване на политиката за въвеждане на превозни средства с подобрени акустични характеристики:</b>				
2.1.1.	Доставка на 30 броя нови 6-7 метрови електрически автобуси и специализирано оборудване за тях (зарядни станции) за откриване на нови линии с довозваща функция от спирки на градската железница (метро и трамвай); Доставка на 22 броя нови 8-9 метрови електрически автобуси и специализирано оборудване за тях (зарядни станции) за откриване на нови линии с довозваща функция от спирки на градската железница (метро и трамвай)	Направление „Транспорт и градска мобилност”, „Столичен автотранспорт” ЕАД	2021 г.	Оперативна програма „Околна среда”; 30 300 000 лв.	Цялостно подобряване на жизнената среда и повишаване качеството на живот на хората.

№	Действия	Изпълнители	Срок	Източници за финансиране и прогноза за необходими ресурси в лв.	Очакван ефект
	<b>Изпълнение</b> <b>„Столичен автотранспорт” ЕАД</b> На 31.12.2023 г. „Столичен автотранспорт” ЕАД финализира проект „Изпълнение на дейности за подобряване качеството на атмосферния въздух в Столична община чрез доставка на 52 броя нови електрически автобуси и специализирано оборудване за тях”, по който Столична община е бенефициент, а „Столичен автотранспорт” ЕАД е партньор. Проектът се финансира от Оперативна програма „Околна среда 2014 - 2020 г.". Началото на проекта е 11.10.2019г. Изпълнен е договор А-19/07.04.2022 г. за доставка на 30 броя нови 6-7 метрови електрически автобуси и специализирано оборудване за тях (зарядни станции) и договор А-23/12.04.2022г. за доставка на 22 броя нови 8-9 метрови електрически автобуси специализирано оборудване за тях.				
2.1.2.	Доставка на 30 броя нови нископодови единични бързозарядни електробуси и специализирано оборудване към тях. Същите ще подменят стари дизелови превозни средства по автобусни линии от масовия градски транспорт; Доставка на 30 броя нови съчленени тролейбуси и специализирано оборудване към тях. Същите ще подменят стари тролейбуси по линии №№ 6,7 и 11 от масовия градски транспорт; Реконструкция на 3 броя токоизправителни станции (ТИС).	Направление „Транспорт и градска мобилност”, „Столичен електротранспорт” ЕАД	2022 г.	Оперативна програма „Околна среда”; 90 000 000 лв.	
	<b>Изпълнение</b> <b>„Столичен електротранспорт” ЕАД</b> През периода август-септември 2021 г. са доставени и пуснати в експлоатация 30 електробуса, които към настоящия момент се движат по линии № 6, № 60 и № 74. През периода март-юли 2021 г. са доставени и пуснати в експлоатация всичките 30 осемнадесетметрови съчленени тролейбуси. Новите тролейбуси обслужват линии с №№ 1, 6, 7 и 9. През 2023г. са доставени и въведени в експлоатация допълнително 4 електробуса и 3 нови зарядни станции за тях, финансирани от направени икономии по проекта. В резултат, броят на доставените нови нископодови единични				

№	Действия	Изпълнители	Срок	Източници за финансиране и прогноза за необходимите ресурси в лв.	Очакван ефект
	<p>бързозарядни електробуси е увеличен на 34, вместо първоначално планираните 30.</p> <p>Изпълнен е договор за реконструкция и модернизация на 3 броя токоизправителни станции, като от м. май 2022 г. започна реконструкцията и модернизацията на токоизправителна станция (ТИС) „Юнак“. От м. октомври 2022 г. започнаха строително-монтажните работи на ТИС „Веслец“, а от м. февруари 2023 г. и на ТИС „Слатина“. Дейностите по реконструкция на трите ТИС са завършени в срок и през м. септември 2023 г. са издадени всички необходими строителни документи за въвеждане на обектите в експлоатация и тяхното ползване. Проектът е финализиран успешно на 22.02.2024 г.</p>				
2.1.3.	<p>Доставка на 25 броя нови нископодови съчленени трамваи за междуосие 1009мм. и специализирано оборудване за тях.</p> <p>Същите ще подменят старите мотриси по линии №№ 4 и 18 и ще допълнят мотриси по линия № 5.</p>	<p>Направление „Транспорт и градска мобилност“, „Столичен електротранспорт“ ЕАД</p>	2021 г.	<p>Оперативна програма „Околна среда“; 97 700 000 лв.</p>	
	<p><b>Изпълнение</b></p> <p><b>„Столичен електротранспорт“ ЕАД</b></p> <p>Изпълнен е договор за доставка на 25 броя нови нископодови съчленени трамваи за междуосие 1009 мм с полската компания „Железопътни превозни средства ПЕСА Бидгошч“ АД. Договорът е изпълнен и превозните средства са доставени в срок, като до средата на 2023 г. са пуснати в експлоатация всичките 25 трамвая.</p> <p>След направени икономии по проекта и след проведена обществена поръчка, е сключен нов договор за доставка на още 4 нови трамвая от същия тип, които също са доставени през м. юли 2023г. от полската компания „Железопътни превозни средства ПЕСА Бидгошч“ АД. Общият брой на доставените трамваи по проекта от 25 броя се увеличи на 29. Дейностите по проекта са реализирани в срок. Всички 29 трамвайни мотриси са въведени в експлоатация по линии №№ 4, 5 и 18. Проектът е приключил успешно на 18.12.2023 г.</p>				
2.1.4.	<p>Изпълнение на Проект „Интегриран столичен градски транспорт - фаза II – доставка на 13 климатизирани, нископодови трамвайни мотриси.</p>	<p>Направление „Обществено строителство“, „Столичен електротранспорт“ ЕАД</p>	2021 г.	<p>Оперативна програма „Региони в растеж“; 61 021 896,00 лв.</p>	
	<p><b>Изпълнение</b></p> <p><b>„Столичен електротранспорт“ ЕАД</b></p>				

№	Действия	Изпълнители	Срок	Източници за финансиране и прогноза за необходими ресурси в лв.	Очакван ефект
	„Столичен електротранспорт“ ЕАД пряко участва в изпълнението на компонента за доставка на 13 нови нископодови трамвайни мотриси. На 29.01.2019 г. е сключен договор с полската компания „Железопътни превозни средства ПЕСА Бидгощч“ АД за доставка на 13 броя нископодови съчленени трамваи. В периода м. декември 2019 г. – юни 2020 г. са доставени и въведени в редовна експлоатация всичките 13 трамвая. До м. декември 2022 г. те се движиха по линия № 18. След завършване на реконструкцията на релсовия път по бул. „Цар Борис III“ от края на м. декември 2023 г., новите трамваи обслужват линия № 5.				
2.1.5.	Изпълнение на „Проект за въвеждане в експлоатация на нови електробусни линии на територията на град София” – доставка на 30 климатизирани електробуса.	Направление „Транспорт и градска мобилност”, „Столичен електротранспорт” ЕАД	2021 г.	Кредит от ЕБВР; 34 500 841,20 лв.	
	<b>Изпълнение</b> <b>„Столичен електротранспорт” ЕАД</b> Проектът предвижда доставката на общо 30 бързозарядни електробуса, на два етапа по 15 броя. Първите 15 електробуса, доставени по първия етап на проекта, са поетапно въведени в експлоатация в периода януари-април 2020 г. и се движат по линии № 123, № 84 и № 184. Водят се преговори с ЕБВР за условията за закупуване на нов подвижен състав със средства от банката.				
2.2	Проучване на възможностите за надграждане на политиката на диференцирано данъчно облагане на автомобилите - с оглед намаляване на замърсяването на околната среда от газове и шум. Облекчаване на данъчното облагане на хибридите автомобили.	Направление „Финанси и здравеопазване”, координирано със СДВР- „Пътна Полиция”	2023 г.	Административни мерки. Не са необходими финансови средства.	
	<b>Изпълнение:</b> <b>Дирекция „Общински приходи“</b> В Наредбата за определяне на размера на местните данъци на Столичния общински съвет и по конкретно в чл. 41, т. 2 е предвидено екологичния компонент участващ в определянето на данъка върху превозните средства без екологична категория, и с екологични категории “Евро 1“ и “Евро 2“ да са с най-висок коефициент-1.40				

№	Действия	Изпълнители	Срок	Източници за финансиране и прогноза за необходимими ресурси в лв.	Очакван ефект
	<p>/посочените граници в Закона за местните данъци и такси (ЗМДТ) са 1.10-1.40/. За екологична категория “Евро 3“ е определен коефициент-1.10 /посочените граници в ЗМДТ са 1.00-1.10/, за екологична категория “Евро 4“ е определен коефициент-1.00 /посочените граници в ЗМДТ са 0.80-1.00/.</p> <p>За автомобилите с екологична категория “Евро 5“, “Евро 6“ и “ЕЕV“ са определени най-ниските стойности от посочените в ЗМДТ граници на екологичен компонент. Съответно “Евро 5“ е с 0.60 и “Евро 6“ и “ЕЕV“ са с 0.40 коефициент на екологичния компонент.</p> <p>Електрическите автомобили, мотоциклети и мотопеди, както и електрическите превозни средства категории L5e, L6e и L7e са освободени от данък върху превозните средства.</p>				
2.3	Инициране извършването на контрол на шума на движещите се МПС – на етап технически преглед, както и по време на експлоатация (посредством инцидентни, но постоянни измервания и контрол).	Столичен инспекторат, координирано със СДВР- „Пътна Полиция“ и ИААА	2023 г.		
	<p><b>Изпълнение</b>  <b>СДВР - „Пътна полиция“</b>            За 2024 г. от служители на СДВР са издадени 119 броя заповеди за прилагане на принудителна административна мярка по чл. 171, т.2, буква „Е“ от ЗДвП, издаден е 1 брой Заповед за прилагане на принудителна административна мярка ПАМ по чл.171, т.2, буква „А“ от Закона (за спукано предно/челно панорамно стъкло).</p>				
2.4	Продължаване на ограничаването на транзитния поток, особено на тежкотоварните автомобили през зоните с повишен пътен трафик.	дирекция „Управление и анализ на трафика“, координирано със СДВР- “Пътна Полиция”	Постоянен		
	<p><b>Изпълнение</b>  <b>Направление „Транспорт и градска мобилност“</b>            Мярката е нормативно обезпечена чрез въведените забрани за движение на</p>				

№	Действия	Изпълнители	Срок	Източници за финансиране и прогноза за необходимими ресурси в лв.	Очакван ефект
	тежкотоварни автомобили.				
2.5	Ограничаване достъпа на автомобили до централните части на града и организиране на паркинги в близост до началните и крайни спирки на градския транспорт.	Направление „Транспорт и градска мобилност”, „ЦГМ“ ЕАД, Направление „Архитектура и градоустройство“, координирано със СДВР- „Пътна Полиция”	Постоянен		
	<b>Изпълнение</b> <b>Направление „Архитектура и градоустройство“</b> Във връзка с изпълнението на общинските инициативи и програми за изграждане на етажни паркинги и буферни паркинги, направление „Архитектура и градоустройство“ е започнало процедури за устройствено обезпечаване на редица етажни паркинги, описани по-долу. Тяхното местоположение е съобразено с големината на имотите, близостта до спирки на МГОТ, липсата на обществени паркоместа, както и с голям брой на обслужено население: <ul style="list-style-type: none"> <li>• ПУП –ИПРЗ на УПИ I-, „за обществено жилищно строителство“, кв. 5а, м. ГГЦ-зона В 17“, район „Сердика”;</li> <li>• ПУП - ИПРЗ на УПИ II за КОО и УПИ III за КОО, кв. 53а, м. „Студентски град“, район „Студентски“;</li> <li>• ПУП - ИПРЗ за УПИ VI, кв. 2В, м. „Младост 3“, район „Младост“;</li> <li>• ПУП – ИПРЗ на УПИ III-, „за кооперативен пазар“ за създаване на нов УПИ III-, „за кооперативен пазар и етажен паркинг“ по имотни граници на ПИ 68134.703.1274 и свързаното с това изменение на общите граници на съседни УПИ I-, „за училище“ и УПИ II-, „за БОДК Легация на Р. Румъния“ (ПИ 68134.703.1272 и 68134.703.1273) от кв. 1, м. „Гео Милев“ и м. „Гео Милев-Подуяне-Редута“, район „Слатина“;</li> <li>• Два етажни паркинга, предвидени с ПУП за пререструктуриране на „Овча купел 1” –</li> </ul>				

№	Действия	Изпълнители	Срок	Източници за финансиране и прогноза за необходимите ресурси в лв.	Очакван ефект
	<p>4-ти, 5-ти и 6-ти м.р., район „Овча купел”.</p> <p><b>„Център за градска мобилност” ЕАД.</b>            Въведена е системата „Паркирай и пътувай” във всички действащи буферни паркинги, стопанисвани от „Център за градска мобилност” ЕАД. при която ползващите обществен транспорт имат преференциални или безплатни условия за паркиране:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Подземен паркинг „Цариградско шосе”;</li> <li>2. Подземен паркинг „Джеймс Баучер”;</li> <li>3. Подземен паркинг „Бели Дунав” Надежда;</li> <li>4. Подземен паркинг „Бели Дунав” Връбница;</li> <li>5. Подземен паркинг „Стадион Васил Левски”;</li> </ol> <p>В системата „Паркирай и пътувай” е и експлоатирания от „Метрополитен” ЕАД буферен паркинг на метростанция „Бизнес парк”.</p> <p>За създаване на условия и стимулиране ползването на повече не замърсяващи околната среда автомобили, „Център за градска мобилност” ЕАД е изградил 14 зарядни станции за електромобили в следните паркинги:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Подземен паркинг „Стадион Васил Левски” - 8 бр.;</li> <li>- Подземен паркинг „Джеймс Баучер” - 2 бр.;</li> <li>- Паркинг „Шандор Петъфи” - 4 бр.</li> </ul> <p>Паркирането при зареждане е безплатно за потребителите до 4 часа.</p> <p>В плановете на дружеството за следващите години е изграждане на още 10 зарядни станции, както следва:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Подземен паркинг „Цариградско шосе” - 4 бр.;</li> <li>- Подземен паркинг „Бели Дунав” Надежда - 4 бр.;</li> <li>- Подземен паркинг „Бели Дунав” Връбница - 2 бр.</li> </ul> <p><b>Информация, във връзка с приет нормативен акт на Столична община</b>            С Решение № 931 на Столичен общински съвет по Протокол № 67 от 15.12.2022 г. е</p>				

№	Действия	Изпълнители	Срок	Източници за финансиране и прогноза за необходимими ресурси в лв.	Очакван ефект
	<p>приета <i>Наредба за създаване на зони с ниски емисии на вредни вещества в атмосферния въздух на територията на Столична община</i>. В чл. 9, ал. 1 от Наредбата са определени зоните с ниски емисии на вредни вещества, в които се ограничава движението на МПС, в зависимост от категоризацията им в съответните екологични групи. Ограниченията на движението на МПС чрез въвеждане на забрана са регламентирани в Глава трета от Наредбата. Наредбата влиза в сила от 1.12.2023 г.</p> <p>Съгласно разпоредбата на чл. 9, ал. 1, т. 1 и т. 2 от Наредбата се въвеждат 2 (две) зони с ниски емисии на вредни вещества, в които се ограничава движението на МПС, в зависимост от категоризацията им в съответните екологични групи, както следва:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Зона „Малък ринг“ е зоната, оградена от: бул. „Васил Левски“, бул. „Патриарх Евтимий“, бул. „Ген. Скобелев“, ул. „Опълченска“, бул. „Сливница“;</li> <li>2. Зона „Голям ринг“ - зоната, оградена от: бул. „Сливница“, бул. „Данаил Николаев“, бул. „Ситняково“, бул. „Михай Еминеску“, бул. „П. Яворов“, бул. „Никола Й. Вапцаров“, ул. „Атанас Дуков“, ул. „Люба Величкова“, ул. „Сребърна“, бул. „Х. Ибсен“, бул. „П. Ю. Годоров“, бул. „И. Е. Гешов“, бул. „К. Величков“.</li> </ol> <p>В зона „Малък ринг“, считано от <b>01.12.2023 г.</b> се забранява за движение МПС от категории М1 и N1 с екологична група Първа, а от <b>01.12.2024 г.</b>, в същата зона се забранява движението и на МПС от категории М1 и N1 с екологична група Втора. Член 12 от Наредбата забранява на водачите на моторни превозни средства с определена екологична група, попадаща в обхвата на настоящата наредба да преминават, влизат или да се движат с него на собствен ход, с работещ двигател, през зони с ниски емисии на вредни вещества на територията на Столична община, за които е въведено ограничение и/или забрана по реда на цитирания нормативен документ. Според чл. 11, ал. 1, т. 1 от Наредбата, <b>периодът на забрана за движение на МПС е от 01 декември на съответната календарна година до последния ден на февруари на следващата календарна година.</b></p> <p><b>Резултати от приетата нормативна разпоредба за 2024 г.</b></p>				

№	Действия	Изпълнители	Срок	Източници за финансиране и прогноза за необходимими ресурси в лв.	Очакван ефект
	<p><b>Столичен инспекторат</b>            Столичен инспекторат осъществява контрол по спазване на разпоредбите на чл. 12, във връзка с чл. 11, ал. 1 от Наредба за създаване на зони с ниски емисии на вредни вещества в атмосферния въздух на територията на Столична община, със Заповед СОА24-РД09-4397/ от 16.12.2024 г. От 16.12.2024 г. до 31.12.2024 г. Столичен инспекторат е съставил и изпратил 850 покани за съставяне на Акт за установяване на административно нарушение /АУАН/ и са съставени 17 броя АУАН.</p> <p><b>„Център за градска мобилност“ ЕАД</b>            Съгласно чл.3, ал.5 и чл.3, ал.8 от Наредбата за създаване на зони с ниски емисии на вредни вещества в атмосферния въздух на територията на Столична община, право за преминаване и движение в определените зони с ниски емисии на вредни вещества, независимо от екологичната група на МПС имат лицата, които живеят в имоти, попадащи в зоните с ниски емисии на вредни вещества и лицата, които притежават карта за преференциално паркиране на МПС, като същите подават заявление по образец и съпътстващите го документи до „Център за градска мобилност“ ЕАД. Към момента в ЦГМ са регистрирани общо 3081 броя заявления за преминаване и движения в определените зони, независимо от екологичната група на МПС, като 703 броя са съгласно чл.3, ал. 7 от наредбата, а 2378 броя са съгласно чл.3, ал.9 от наредбата. Право за преминаване и движение в определените зони, независимо от екологичната група на МПС имат лица, на които е издаден електронен винетен стикер за локално платено паркиране и живеят в обсега на зона „Малък ринг“. Периодът на право за преминаване и движение е определените зони с ниски емисии на вредни вещества, независимо от екологичната група на МПС при всеки заявител е различен спрямо декларираните данни.</p>				

№	Действия	Изпълнители	Срок	Източници за финансиране и прогноза за необходимими ресурси в лв.	Очакван ефект
2.6	Осигуряване на максималната пропускателна способност на основните улици (премахване на всички причини, за намаляване на пропускателната способност, като неправилно паркирали автомобили, кофи за боклук и др.)	Направление „Транспорт и градска мобилност“, координирано със СДВР-„Пътна полиция“	Постоянен		
	<p><b>СДВР - „Пътна полиция“</b>            Основните задачи на отдел „Пътна полиция“ към СДВР са регламентирани от Закона за Министерство на вътрешните работи, Правилника за устройството и дейността му и Закона за движение по пътищата. Съгласно чл.3, ал.1 от ЗДвП „Лицата, които стопанисват пътищата, ги поддържат изправни с необходимата маркировка и сигнализация за съответния клас път, организират движението по тях така, че да осигуряват условия за бързо и сигурно придвижване и за опазване на околната среда от наднормен шум и от замърсяване от моторни превозни средства“.</p> <p>По смисъла на чл.167, ал.2, т.1 от ЗДвП, службите за контрол, определени от кметовете на общините контролират в населените места спазването на правилата за паркиране от водачите на пътни превозни средства, като във връзка с изпълнение на цитираните законови изисквания от кмета на Столична община са издадени съответните актове - Заповеди с рег. № № РД-09-631/13.04.20210 г., СОА19-РД09-11/04.01.2019 г. и СОА22-РД95-506/12.09.2022 г. за оправомощаване на служби да контролират в населените места спазването на правилата за паркиране от водачите на пътни превозни средства - Столичен инспекторат, сектор „Общинска полиция“ и „Център за градска мобилност“ЕАД.</p> <p><b>Столичен инспекторат</b>            Столичен инспекторат е упълномощен да осъществява функции на служба за контрол по смисъла на чл. 167, ал. 2 за нарушения на чл. 15, ал. 7 от Закона за движение по пътищата (<i>Забранено е преминаването и паркирането на пътни превозни средства в паркове, градини и детски площадки в населените места извън обозначените за това места</i>) със заповед № СОА24-РД09-3454/08.08.2024 г. на кмета на Столична община.</p>				

№	Действия	Изпълнители	Срок	Източници за финансиране и прогноза за необходими ресурси в лв.	Очакван ефект
	<b>„Център за градска мобилност“ ЕАД</b> В резултат от засилен контрол по неправомерността на паркирането, наложените от инспекторите на дружеството санкции, приложени спрямо собствениците и водачите на неправилно паркирани ППС, през 2024 г. са се увеличили с около 115% спрямо 2023 г. Наложените глоби с фиш през 2024 г. са 210 259, а през 2023 г. - 97 958.				
2.7	Подобряване на организацията на движение – оптимизация на режимите на светофарите, въвеждане на зелени вълни и др., с цел снижаване до минимум престоите, спиранията и тръгванията на транспортните потоци.	дирекция „Управление и анализ на трафика“, координирано със СДВР-„Пътна Полиция“	Постоянен		
	<b>Изпълнение</b> <b>Направление „Транспорт и градска мобилност“</b> Осъществява се постоянен мониторинг на изменението на транспортните потоци и при нужда се въвеждат промени и оптимизация на режимите на работа на светофарните уредби.				
2.8.	Ограничаване скоростта на движение по отделни улици, където е установено значително превишение на граничните стойности на шума.	дирекция „Управление и анализ на трафика“, координирано със СДВР-„Пътна Полиция“	Постоянен		
	<b>Изпълнение</b> <b>Направление „Транспорт и градска мобилност“</b> При постъпване на данни за установено увеличение на граничните стойности на шума, в рамките на отделни улици, се извършва технически анализ на мерките, които могат да бъдат предприети, като: подмяна на настилката на съответната улица, извършване на ремонт на настилката, изграждане на физически ограничители на скоростта и др.				
2.9	Промяна на местоположението на пътните знаци от група „Ж“, по смисъла на Наредба № 18 от 23 юли 2001 г. за сигнализация на пътищата с пътни знаци, разположени в гр. София за указване на	дирекция „Управление и анализ на трафика“, координирано със СДВР-“Пътна Полиция“	2024 г.	Административна мярка. Не са необходими финансови средства.	Подобряване на акустичната среда в жилищната територия на кв. “Княжево“.

№	Действия	Изпълнители	Срок	Източници за финансиране и прогноза за необходимите ресурси в лв.	Очакван ефект
	посоката на движение по направление „Перник – Кулата“, като същата бъде пренасочена към Републикански път А-3 - АМ „Струма“, вместо към и по бул. „Цар Борис III“, след проучване и доказване на необходимостта от такава промяна.				
	<b>Изпълнение</b> <b>Направление „Транспорт и градска мобилност“</b> Наличното знаково стопанство от група „Ж“ се поддържа в нормално/ добро състояние, като при наличието на алтернативни маршрути за движение същото бива актуализирано.				
2.10	Реорганизиране на движението в кв. „Княжево“, така че транзитното преминаване на ППС да не се осъществява по вътрешнокварталните улици, които не са предназначени за такова натоварване, след проучване и доказване на необходимостта от такава промяна.	дирекция „Управление и анализ на трафика“, координирано със СДВР- „Пътна Полиция“	2024 г.	Административна мярка. Не са необходими финансови средства.	Подобряване на акустичната среда в жилищната територия на кв. „Княжево“.
	<b>Изпълнение</b> <b>Направление „Транспорт и градска мобилност“</b> За изпълнението на тази мярка са реализирани множество физически ограничители на скоростта в рамките на второстепенната улична мрежа в кв. Княжево, чрез които се затруднява транзитното преминаване през квартала.				
2.11	<b>Реконструкция и изграждане на нови улици, вкл. подобряване на пътните настилки на местата с най-високи измерени шумови нива **</b>				
2.11.1	Изграждане на Източна тангента.	Направление „Обществено строителство“	2023 г.	Общински бюджет; 20 млн. лв.	Цялостно подобряване на жизнената среда и повишаване качеството на живот на хората.
	За отчетната година не е постъпила информация.				
2.11.2	Пробив на бул. „Филип Кутев“ от бул.	Направление	2020 г.	Общински бюджет;	

№	Действия	Изпълнители	Срок	Източници за финансиране и прогноза за необходимими ресурси в лв.	Очакван ефект
	„Черни връх“ до ул. „Сребърна“.	„Обществено строителство“		3 млн. лв.	
	За отчетната година не е постъпила информация.				
<b>2.11.3</b>	Ремонт на тунела по бул. "Ген. Скобелев" при Националния дворец на културата, както и на самия булевард.	Направление „Обществено строителство“	2022 г.	Общински бюджет; над 12 млн. лв.	
	За отчетната година не е постъпила информация.				
<b>2.12</b>	Озеленяване с дървесна растителност на прилежащи терени към улици и булеварди и паркови пространства.	Дирекция „Зелена система“	Постоянен	Общински бюджет. Размерът на средствата се определя ежегодно, с годишния бюджет.	Цялостно подобряване на жизнената среда и повишаване качеството на живот на хората, включително подобряване на акустичната среда.
	<b>Изпълнение</b> Дирекция „Зелена система“ През 2024 г. са засадени дървета <b>4 200 броя дървета</b> и <b>15 000 бр.</b> храсти по улици, булеварди и паркови пространства, като са използвани следните широколистни и иглолистни видове дървета - <i>липа, кестен, каталпа, явор, ясен, акация, чинар, дъб, габър, ела, бор</i> и други. Част от зоните на засаждане са по следните улици, булеварди и паркови пространства: „Околовръстен път“, бул. „Цар Борис III“, НДК – Южен парк I част, Южен парк III част и др.				
<b>2.13</b>	<b>Рехабилитация на трамвайни трасета с релси с шумово и виброизолационни елементи</b>				
<b>2.13.1</b>	<b>С8 Трамвайна линия № 4, 5, бул. Македония, Руски Паметник и бул. Христо Ботев</b> <i>Мярка 1: Симулация ефект - рехабилитация с релси с шумово и</i>	Направление „Обществено строителство“, „Столичен електротранспорт“ ЕАД	2021 г.	ОП „Региони в растеж“; 48.326 млн. лв.	Подобряване на акустичната среда

№	Действия	Изпълнители	Срок	Източници за финансиране и прогноза за необходими ресурси в лв.	Очакван ефект
	<i>виброизолационни елементи</i>				
2.13.2	<b>С10 Трамвайна линия № 4, 5, по бул. Тотлебен и бул. Цар Борис III - м/у бул. Скобелев и след бул. Никола Петков</b> <i>Мярка: Симулация ефект - рехабилитация с релси с шумово и виброизолационни елементи.</i>				
	<b>Изпълнение</b> <b>Направление „Обществено строителство”</b> <b>С8 Трамвайна линия № 4, 5, бул. „Македония“, „Руски паметник“ и бул. „Христо Ботев“</b> <i>Мярка 1: Симулация ефект - рехабилитация с релси с шумово и виброизолационни елементи</i> Изпълнен е изцяло участъкът от ухо „Съдебна палата“ до площад „Руски паметник“. Въведен е в редовна експлоатация от 08.12.2022 г. Цялостно е подменен релсовият път, контактната мрежа, изградени са нови перони, монтирани са спиркови навеси. Пренаредена е паважната настилка и гранитните бордюри по двете локални платна на бул. „Македония“, подменени са асфалтовите настилки по ул. „Алабин“, ухо „Съдебна палата“ и пл. „Македония“, изцяло са обновени тротоарните настилки. На бул. „Македония“ до Руски паметник е изграден нов линеен парк. В пространството между локалните платна са обособени две пешеходни алеи, една велоалея и кътове за отдых. Самите релси на трамвая са озеленени с над 1500 кв. м. тревен чим. Конструкцията на релсовия път по ул. „Алабин“ е с шумо и виброизолиращи елементи, а по бул. „Македония“ е изграден т. нар. „зелен трамвай“ с тревно покритие, което също поглъща голяма част от шума и вибрациите. Монтирани са лубрикатори, които също допринасят за по-плавното и безшумно движение на превозните средства по релсовия път. Направени са измервания на шума преди и след ремонта. Резултатите показват значително намаляване на нивата на шум във всички контролни точки по трасето след реализираната реконструкция.				

№	Действия	Изпълнители	Срок	Източници за финансиране и прогноза за необходимими ресурси в лв.	Очакван ефект
	<p><b>С10 Трамвайна линия № 4, 5 по бул. „Тотлебен“ и бул. „Цар Борис III“ – между бул. „Скобелев“ и след бул. „Никола Петков“</b></p> <p><i>Мярка: Симулация ефект – рехабилитация с релси с шумово и виброизолационни елементи</i></p> <p>Изпълнен и въведен в редовна експлоатация е участъкът от пл. „Руски паметник“ до трамвайно ухо „Бъкстон“. Цялостно е подменен релсовият път, контактната мрежа, изградени са нови перони, монтирани са спиркови навеси. Конструкцията на релсовия път по трасето е нова с шумо- и виброизолиращи елементи. Направени са замервания на шума преди и след подмяната на релсовия път. Резултатите показват значително намаляване на нивата на шум, причинени от трамвайното движение във всички контролни точки по трасето. Замереният шум на някои от точките надвишава нормата от 65 db, но това е следствие на автомобилния трафик. Замерванията са направени само на автомобилен трафик, както и на автомобилен трафик и трамвайно движение.</p>				
2.13.3	<p><b>С9 Трамвайна линия № 1, 6, 7, по бул. Скобелев - м/у бул. Витоша и бул. Христо Ботев</b></p> <p><i>Мярка: Симулация ефект - рехабилитация с релси с шумово и виброизолационни елементи</i></p>	<p>Направление „Обществено строителство“, „Столичен електротранспорт“ ЕАД</p>	2024 г.	<p>Прогнозна финансова оценка се дава при възлагане на обществена поръчка</p>	<p>Подобряване на акустичната среда</p>
	<p>Не е предоставена информация за отчетната година.</p>				
2.13.4	<p><b>С11 Трамвайна линия № 10, по бул. Джеймс Баучер - м/у бул. Черни връх и бул. Смирненски</b></p> <p><i>Мярка: Симулация ефект - рехабилитация с релси с шумово и виброизолационни елементи</i></p>	<p>Направление „Обществено строителство“, „Столичен електротранспорт“ ЕАД</p>	2023 г.	<p>Прогнозна финансова оценка се дава при възлагане на обществена поръчка.</p>	<p>Подобряване на акустичната среда</p>
	<p><b>Направление „Обществено строителство“</b> Коригиран срок за изпълнение 2024г. – 2026г.</p>				
2.13.5	<p><b>С12 Трамвайна линия № 4, 5, 8, 10 по ул. Алабин - м/у бул. Христо Ботев и бул. Витоша</b></p> <p><i>Мярка: Симулация ефект - рехабилитация с релси с шумово и</i></p>	<p>Направление „Обществено строителство“, „Столичен електротранспорт“ ЕАД</p>	2023 г.	<p>Прогнозна финансова оценка се дава при възлагане на обществена поръчка.</p>	<p>Подобряване на акустичната среда</p>

№	Действия	Изпълнители	Срок	Източници за финансиране и прогноза за необходимими ресурси в лв.	Очакван ефект
	<i>виброизолационни елементи</i>				
	<b>Направление „Обществено строителство“</b> Рехабилитацията на трасето е приключила. Допълнителна мярка към С12 Реконструкция на трамваен релсов път по бул. „Княгиня Мария Луиза“ в отсечката от ул. „Опълченска“ до ул. „Козлодуй“ – посочен срок за изпълнение 2024 г. – 2026 г.				
2.14	Акустично обследване и изследване на зоните за бъдещо развитие 2020 от Интегриран план за градско възстановяване и развитие на гр. София. Превантивни мерки.	Направление „Архитектура и градоустройство“	Постоянен	Прогнозна финансова оценка се дава при възлагане на обследване.	Цялостно подобряване на жизнената среда и повишаване качеството на живот на хората, подобряване на акустичната среда.
	<b>Изпълнение</b> <b>Направление „Архитектура и градоустройство“</b> Интегрираният план за градско възстановяване и развитие на гр. София, приет с Решение № 722/19.12.2013 г. на Столичния общински съвет, е с период на прилагане от 2014 до 2020 г. С Решение № 749 по т. 1, обявено на 02.12.2021 г. на Столичен общински съвет е приет План за интегрирано развитие на Столична община за периода 2021 - 2027 г. (Програма за София). Съгласно Мярка 10 от неговата програма за реализация е заложено: Ограничаване на шумовото натоварване от големи пътни и улични артерии Целта на мярката е да се ограничат негативните влияния от тежкия трафик по големите пътни и улични артерии, разположени в близост до жилищни зони. Мярката включва следните действия и/или проектни идеи: <ul style="list-style-type: none"> <li>Създаване на шумозащитни бариери в зоните, в които има прекомерно шумово натоварване от големите пътни и улични артерии. В проектите следва да бъдат заложени съчетания от земни насипи и/или други масивни шумозащитни елементи в комбинация с подходящо озеленяване (след анализ), благоприятстващо разсейването на шума и ограничаването на праховото замърсяване съгласно препоръките в екологичната оценка на ОУП;</li> </ul>				

№	Действия	Изпълнители	Срок	Източници за финансиране и прогноза за необходими ресурси в лв.	Очакван ефект
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Рехабилитация на релсовите пътища с шумово и виброизолационни елементи;</li> <li>Поддържане и адаптиране на времевите графици за работа на фирмите, занимаващи се със сметопочистване и сметоизвозване, по начин, щадящ съня на жителите на Столична община;</li> <li>Подмяна на контейнерите за битови отпадъци с по-ниско шумови съдове (метални с гумени уплътнения на капака или други);</li> <li>Проектиране на защитни растителни пояси около новите комуникационно - транспортни артерии, съгласно екологичната оценка на ОУП.</li> </ul>				
2.15	Развитие на велосипедната инфраструктура	Направление „Обществено строителство“, „ЦГМ“ ЕАД, Направление „Архитектура и градоустройство“	2024 г.	2,5 млн. лв.	Цялостно подобряване на жизнената среда и повишаване качеството на живот на хората.
	<p><b>Изпълнение</b>  <b>Направление „Архитектура и градоустройство“</b>          Предвид изграждането на цялостна свързана велосипедна мрежа, която да позволява лесно и безопасно придвижване между отделните квартали в Столицата, е разработена концепцията за Зеления ринг. Това е концепция за създаване на линеен парк чрез ревитализация и трансформиране на неизползвани терени в града. Голяма част от тях към момента действат като естествен разделител и градска бариера между различни части на града. Изграждането на Зеления ринг би дало възможност да се осигури безопасна, удобна и отделена от автомобилния трафик връзка за пешеходци и велосипедисти между различни по функция зони, подобрявайки качеството на живот в прилежащите квартали, както и да се създаде гръбнак на велосипедната мрежа в града, която значително да подобри мобилността. (<i>“Зеленринг София - Концепция за линеен парк”, изработена от ОП „Софияплан“ със съдействието на инициативата „Зелена линия София“</i>) - <a href="https://sofiaplan.bg/portfolio/zelen-ring/">https://sofiaplan.bg/portfolio/zelen-ring/</a>          Трасето на Зеления ринг се разделя на отсечки с възможност за поэтапна реализация. Те са формирани на база на определяне на характерна типология на трасето, анализ на различни физически бариери, които трасето преодолява и потенциалните пешеходни и велосипедни връзки, с които всяка една отсечка ще допринесе за стандарта на живот в града.</p>				

№	Действия	Изпълнители	Срок	Източници за финансиране и прогноза за необходимими ресурси в лв.	Очакван ефект
	<p>Като първи етап за осъществяването на горепосочената идея е проведената устройствена процедура за Изменение на плана за регулация и застрояване за обезпечаване велосипедна алея от ВТУ "Тодор Каблешков" до гара "Пионер", райони "Слатина" и "Изгрев", одобрено с Решение № 652 по протокол № 25 от 17.12.2020г. на Столичен общински съвет, което за част от територията е влязло в сила, а другата част е предмет на съдебен спор поради подадена жалба от собственици в обхвата на плана. Освен подробен устройствен план за този участък от Зеления ринг има изготвен идеен проект за реализацията му.</p> <p>Вторият етап от устройственото обезпечаване на трасето на Зеления ринг е продължението му по устието на река Слатинска (отсечка Слатина). По възлагане на Направление „Архитектура и градоустройство“ е одобрен подробен комуникационно-транспортен план /ПКТП/ за обезпечаване на трасе за велосипедна и пешеходна алея по продължение на река Слатинска в участъка от бул. „Шипченски проход“ до ул. „Боян Магесник“, район „Слатина“, част от Зелен ринг София. На база на този план е изготвен ПУП, който към настоящия момент е в процес по разглеждане и одобряване.</p> <p>Първите два етапа от Ринга предоставят възможност за създаване на велосипедна и пешеходна връзка, която ще осигури по-устойчиво и безопасно придвижване между кварталите Слатина и Гео Милев с Изток, Изгрев, Дианабад и парк “Борисова градина”.</p> <p>Към действащия Общ устройствен план на Столична община (ОУП на СО), приет с Решение на Министерски съвет № 960/16.12.2009 г. е изготвена и одобрена схема „Велосипедна мрежа“, в която са указани всички изградени и предвидени за изграждане велотрасета, както са посочени главните направления за бъдещо развитие на веломержата.</p> <p><b>Направление „Обществено строителство“</b></p> <p>Изпълнен трети етап от реконструкцията на ул. “Филип Кутев“ между бул. „Черни връх“ и ул. „Сребърна“ – изграждане на южното платно между кръстовището с бул. “Черни връх“ и привързано към вече изградения участък от ул. „Сребърна“ до Симеоновско шосе. По този начин се постига пълният габарит на булеварда: 38.50m, вкл. 2 еднопосочни велоалеи, BUS-лента, 2 активни ленти, разделителна ивица за бъдещото трамвайно трасе и 2 тротоара. Обща дължина: около 2 000 m.</p> <p><b>„Център за градска мобилност“ ЕАД</b></p> <p>Развитието на велосипедната инфраструктура не е сред дейностите, заложи в предмета на дейност, съгласно устава</p>				

№	Действия	Изпълнители	Срок	Източници за финансиране и прогноза за необходими ресурси в лв.	Очакван ефект
	<p>на дружеството, утвърден от СОС, упражняващ правата на едноличен собственик. Въпреки това, отчитайки че същата дейност е сред приоритетите в политиката на Столична община, „Център за градска мобилност“ ЕАД се включва активно в насърчаване на този начин на придвижване на територията на общината, прилагайки мерки като:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Мобилно приложение Sofia Coin. Приложението е разработено по проект INNOAIR „Иновативен обществен транспорт, отговарящ на търсенето на потребителите за по-чист въздух в градската среда“, на инициатива Urban Inovative Action (UIA) на Европейската комисия, в партньорство със Столична община, „Асоциация за развитие на София“, Софийски университет „Св. Климент Охридски“, Пловдивски университет „Паисий Хилендарски“, „НИМХ“, Национално сдружение на общините в Република България и „Моудшифт Европа“ ЕАД. То насърчава използването на активни начини за придвижване – ходене пеш, каране на велосипед или тротинетка, което от своя страна е стимулирано с награди, чрез натрупване на виртуална валута. Мобилното приложение Sofia Coin допринася за по-чист въздух в градската среда, а в резултат Столична община получава информация за най-популярните пешеходни и велосипедни маршрути;</li> <li>- Участие в организирането и провеждането на Европейска седмица на мобилността – ежегодна кампания на Европейската комисия, насърчаваща устойчива градска мобилност. В кампанията са включени мерки, насърчаващи велосипедния транспорт, като традиционно на 22 септември – денят без автомобили се организира и велосипедно шествие.</li> </ul>				
<b>3.1</b>	Провеждане на ежегодни информационни кампании за обществеността.	Направление „Транспорт и градска мобилност“	Постоянен	Общински бюджет, Европейски програми.	Изграждане на устойчиви модели на гражданско поведение
	<p><b>Кампания – „Европейска седмица на мобилността“</b></p> <p>За 18-та поредна година София се включва в кампанията Европейска седмица на мобилността. В периода 16-22 септември 2024 г. са проведени следните инициативи:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Представяне на умалени модели на трамваи, тролейбуси и автобуси, както и да разгледат “паяк” за вдигане на коли и малък електробус;</li> <li>➤ По случай първия учебен ден, на всяко дете под 14 години е предоставена възможност да получи безплатна карта за градския транспорт от специалния изнесен пункт на “Център за градска мобилност”, където ще се издават и зареждат и стандартните карти за пътуване;</li> </ul>				

№	Действия	Изпълнители	Срок	Източници за финансиране и прогноза за необходимими ресурси в лв.	Очакван ефект
	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Провеждане на разнообразни събития, посветени на мобилността - Трамвай на приказките, организирани пешеходни обиколки, лятно кино, детска пътуваща изложба, изложба на ретро автобуси и Парти трамвай. На 21 септември - парковете на София са свързани с ретро линия 201, обслужвана от реставрирани стари автобуси;</li> <li>➤ На 22 септември - Европейският ден без автомобили, пешеходни стават всички улици, заключени между булевардите „Васил Левски”, „Цар Освободител”, „Тодор Александров”, „Христо Ботев” и улиците „Алабин” и „Граф Игнатиев”;</li> <li>➤ Организиране на ежегодното велошествие от пл. „Света Неделя”. Делата на градския транспорт посрещнат малки и големи почитатели на автобусите, трамваите и метрото. До тях на всеки 25 минути от пл. Възраждане е предвидена специална линия с номер 202 с ретро автобуси. Линията минава през трамвайно депо „Красна поляна” до автобусния гараж и метродепо „Земляне”.</li> </ul>				
3.2	<p>Публикуване в Интернет страницата на общината на актуална информация за състоянието на акустичната среда, проблеми, проекти и инициативи в тази област.</p>	Дирекция „Околна среда“	Постоянен	Не са необходими финансови средства.	<p>Повишаване на обществената информираност;</p> <p>Изпълнение на задълженията съгласно Глава III, Информирание и участие на обществеността” на ЗЗШОС</p>
	<p><b>Изпълнение</b></p> <p><b>Дирекция „Околна среда“</b></p> <p>В съответствие с чл. 4 и чл. 5, ал. 1, т. 1 от <i>Закона за защита от шума в околната среда</i> (Обн., ДВ, бр. 74 от 13.09.2005 г., посл. изм. и доп. в ДВ. бр.101 от 27.11. 2020г.) (ЗЗШОС), през 2023 г. Столична община разработи „Актуализирана Стратегическа карта за шум в околната среда на агломерация София”, която, предвид разпоредбите на чл. 5, ал. 6, т. 1 от ЗЗШОС, Столичен общински съвет (СОС) одобри с Решение № 834 от 14.09.2023 г. Решението на Общинския съвет публикувано на интернет страницата на СОС на 21.09.2023 г., на електронен адрес: <a href="https://council.sofia.bg/documents/d/guest/r-834">https://council.sofia.bg/documents/d/guest/r-834</a></p> <p>На основание чл. 10, ал. 1 от ЗЗШОС е осигурен публичен достъп до одобрената Актуализирана Стратегическа карта</p>				

№	Действия	Изпълнители	Срок	Източници за финансиране и прогноза за необходими ресурси в лв.	Очакван ефект
	<p>за шум в околната среда на агломерация София, като посоченият документ е публикуван на електронната страница на Столична община, в раздел „Околна среда“, подраздел „Шум“, на електронен адрес: <a href="https://www.sofia.bg/components-environment-noise">https://www.sofia.bg/components-environment-noise</a></p> <p>В изпълнение на § 3 от Преходните и заключителни разпоредби на ЗЗШОС, одобрената Актуализирана Стратегическа карта за шум в околната среда на агломерация София е предоставена на Министерство на здравеопазването и Министерство на околната среда и водите на технически носител.</p> <p>Стратегическата карта за шум дава пълна характеристика за акустичната среда в агломерацията, като обхваща четирите основни източника на шум в населените места — автомобилния, железопътния, в това число трамвайния, въздушния транспорт и промишления шум.</p> <p>Въз основа на актуализираната Стратегическа карта за шум и съгласно изискванията на чл. 6, ал. 1 и ал. 3 и чл. 8, ал. 1, т. 1 от Закона за защита от шума в околната среда, одобреният през 2020 г. от СОС План за действие, подлежи на ново актуализиране., поради предстоящо изтичане на 5-годишния срок на действие на документа. В тази връзка, през 2024 г., след проведена обществена поръчка е сключен договор, чрез който е възложена актуализация на документа по задание, съответстващо на изискванията на чл. 16, ал. 2, т. 1 и чл. 17, ал. 1 от Наредбата за изискванията към разработването и съдържанието на стратегическите карти за шум и към плановете за действие. Проектът на актуализираният документ ще бъде финализиран през 2025 г.</p>				

## Изпълнени мерки от страна на Летище „Васил Левски“ за намаляване на шумовото замърсяване от ВС.

- Репозициониране на терминал W5 от сградата на ПГИИ „Проф. Николай Райнов“, ул. „Проф. Николай Райнов“ № 2 - кв. Орландовци на подходяща локация под трасето на кацаци въздухоплатателни средства (ВС), попадаща в района от кръстовището на бул. „Княгиня Мария Луиза“ и ул. „Св. Св. Кирил и Методий“ до гара „Подуяне“.

*През м. октомври 2021 г. терминал W5 беше инсталиран на сградата на Народно читалище „Акад. Андрей Стоянов“ на ул. „Искър“ № 62.*

- Осигуряване на публичен достъп чрез интернет-страницата на Летище “Васил Левски” до информация за състоянието на акустичната среда - публикуване на данни за мониторинга на шума, както и формуляр за подаване на сигнали за шум от излитащи и кацаци ВС.

*От м. март 2021 г. на интернет страницата на летище “Васил Левски” в раздел „Екология“ е достъпен онлайн формуляр за подаване на сигнали за авиационен шум. На същото място от началото на 2021 г. се публикува и информация за авиационния шум в района на летище “Васил Левски” – месечни доклади за шум от системата за мониторинг на шума и наблюдение на траекториите на полетите.*

- Актуализиране на методиката за определяне на такса шум/екологична по отношение предефинирането на времевите интервали за летище “Васил Левски”.

*От началото на 2022 г. времевите интервали, свързани с определяне на летищната такса „Шум/екологична“ за летище “Васил Левски” са предефинирани, като:*

- *увеличена е продължителността на нощния интервал, през който се налагат по-високи такси - интервалът е променен от 00:00-05:59 ч. местно време на 23:00 – 05:59 ч.,*
- *вечерният интервал е променен от 23:00-24:00 на 22:00-23:00 ч. местно време.*

*От началото на 2023 г. е предложена промяна в шумовите категории, свързани с налагането на такса „Шум/екологична“. Промяната е свързана с:*

- *Обособяване на нова първа категория за по-безшумните ВС с кумулативна шумова граница надвишаваща 25 dB ефективно ниво на измервания шум (EPNdB) и*
- *Обединяване на най-шумните ВС от 4 и 5 категория в нова 5 категория, което е в съответствие с дефиницията за "слабо съобразено ВС" от РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 598/2014 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА.*

- Въвеждане на забрана за излитане от позиция от ПИК 27 между 22:00 ч. и 07:00 ч. местно време. Мярката е насочена към разширяване на забранения часови интервал, което ще допринесе за по-нисък шум в сутрешните и вечерните часове, предизвикан от тези ВС, които се възползват от разрешеното към момента излитане от позиция от ПИК 27 в разглеждания интервал.

*Забраната е въведена през м. май 2022 г. В Сборника за аеронавигационна информация и публикация (АИП) на Република България е направена промяна в точка LBSF AD 2.21.2 Отлитане, подточка 2, като часовият интервал на забрана за излитане от позиция от ПИК 27 обхваща интервала 22:00 – 07:00 ч. местно време.*

В резултат от съвместната работа на ДП РВД, Летище „Васил Левски“ (към настоящия момент „СОФ Кънект“ АД) и ГД ГВА са определени **допълнителни мерки** за ограничаване на самолетния шум, както следва:

- Препоръка за изпълнение на финални подходи с непрекъснато снижение.
- Процедура за намаляване на самолетния шум при отлитане.
- Процедура за намаляване на самолетния шум при спиране на ВС на ПИК.
- Процедура за определяне на направлението за използване на ПИК.
- Изискване за излитане от началото на ПИК 27 за времето от 22:00 до 07:00 часа местно време.
- Забрана за провеждането на редовни и тестови полети, както и полети за техническо обслужване за времето от 23:00 до 06:00 часа местно време.
- Препоръка за избягване на визуалните подходи над гъсто населени райони.
- Уточнение, че пилотът може да откаже да използва направлението на пистата, избрано с цел намаляване на шума, само в интерес на безопасността.

Забрана за отклонение от установеното направление на пистата с цел съкращаване на дължината на маршрута за рулиране, отлитане и долитане.

### **Столична община, Дирекция Зелена система**

**За периода 2022 година** е извършено озеленяване на прилежащи терени към улици и булеварди и паркови пространства, както и по програми - „Зелена София“, „Моето зелено училище“, „Зелени острови“ – общо са засадени над **5800 бр.** дървета, както и над **6000 бр.** Храсти.

Част от зоните за засаждане са по следните улици, булеварди и паркови пространства: бул.„България“, бул.„Андрей Ляпчев“, бул.„Панчо Владигеров“, бул.„Сливница“. Градина „Витиня“ и градина на бул.„Константин Величков“.

**За периода 2023 година** е извършено озеленяване на прилежащи терени към улици и булеварди и паркови пространства, както и по програми - „Зелена

София“, „Гора в квартала“ общо са засадени около **4880** бр. дървета, както и над **6000** бр. храсти.

Част от зоните за засаждане са по следните улици, булеварди и паркови пространства: бул.„Цариградско шосе“,бул.“Г.М. Димитров“, парк „Мокренски проход“, микропарк в междублоково пространство при бл. 882, ж.к.“Люлин“. Реконструкции на градина „Равин Гавриел Меркадо Алмоснино“ и градина на ул.“Париж“ №1.

## **ДП „НКЖИ“**

За периода 2021-2023 г.

- Електрифициране на определени ЖП линии
- За периода е изпълнена шумоизолираща изолация, върху подпорната стена в кв. Факултета, гр. София.

9. Оценка на предприетите мерки – намален брой на засегнатите от шум хора в резултат от изпълнението на мерките за намаляване на шумовото натоварване (т. 7 според чл. 17 (1) от Наредба за изискванията към разработването и съдържанието на Стратегическите Карти за Шум и към Плановете за действие)

А. Индикатор № 1: Тегловен коефициент за ефекта на редукция на надграничното тотално ошумяване на площта в района на анализ, в % - ТКредА.  
 Изчисление на коефициента: 
$$TKредА = \frac{KA1 - KA2}{KA1} \times 100$$
, където KA1 е общата надгранично ошумена площ в кв.м - в района на анализ преди прилагане на предлаганата конкретна обезшумителна мярка, а KA2 е общата надгранично ошумена площ в кв.м - в района на анализ след прилагане на мярката.

Б. Индикатор № 2: Тегловен коефициент за ефекта на редукция на надграничната тотална шумова експозиция на броя население (обитатели) в района на анализ, в % - ТКредБ.

Изчисление на коефициента: 
$$TKредБ = \frac{KB1 - KB2}{KB1} \times 100$$
, където KB1 е общият брой население с надгранично ошумяване - в района на анализ преди прилагане на предлаганата конкретна обезшумителна мярка, а KB2 е общият брой население с надгранично ошумяване - в района на анализ след прилагане на мярката.

Легенда за обозначаване на зоните с еднакви нива на шум по цветовете.

35.00	40.00	45.00	50.00	55.00	60.00	65.00	70.00	75.00	80.00

По-долу са представени оценка, визуализация и изчисления на ефекта от предложенията за мерки, които са свързани с изграждане на шумозащитни екраниращи съоръжения и рехабилитация на трамвайни трасета.

Обозначените в таблицата индекси на предлаганите активни противошумови мерки са, както следва:

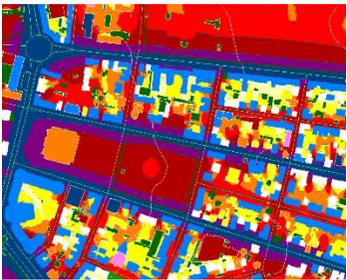
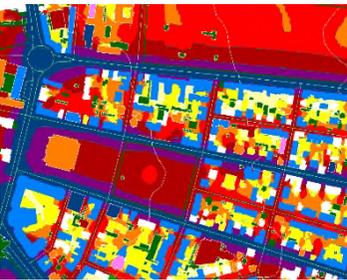
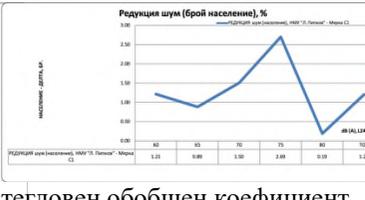
От ПДШ-2020: C1, C2, C3 (C3.1, C3.2), C4 (C4.1, C4.2, C4.3), C5, C6 (C6.1, C6.2, C6.3), C7 (C7.1, C7.2)

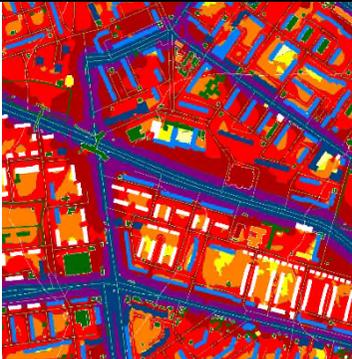
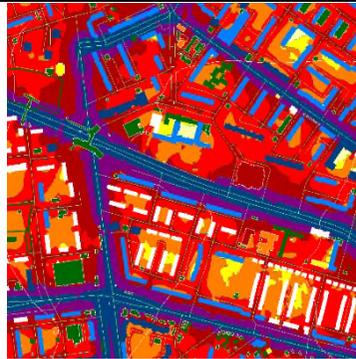
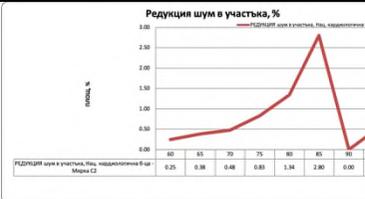
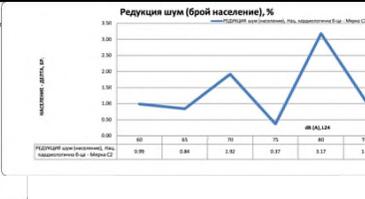
От ПДШ-2025: D1, D2, D3, D4

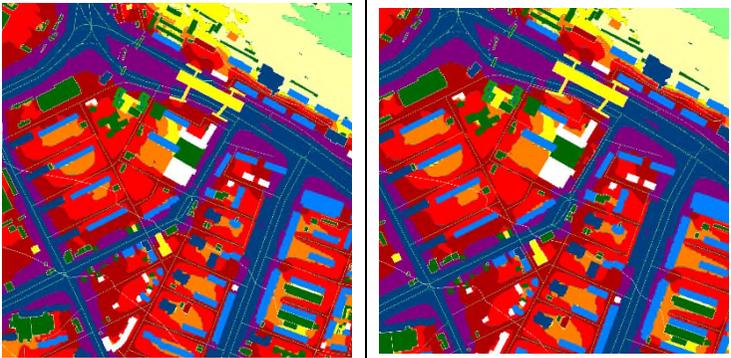
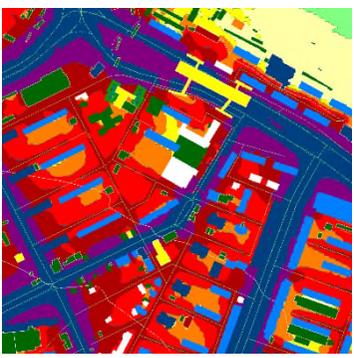
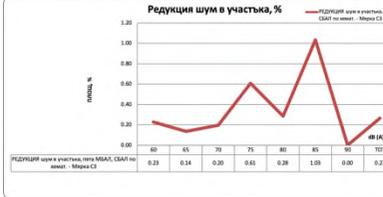
Горните мерки от ПДШ (2020 г.) се предлагат и за настоящата актуализация (ПДШ 2025 г.).

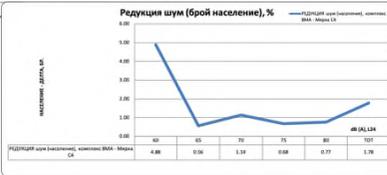
Предложените и обследвани по-долу мерки са на етап идейно обследване. При решение за конкретно изпълнение, следва да се възложи работно проектиране за всеки един от разгледаните фокусни участъци / мерки.

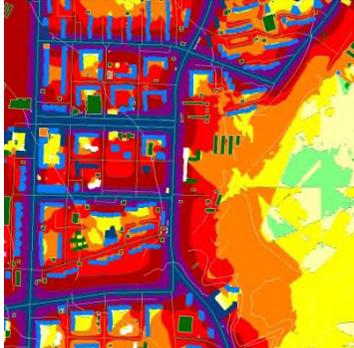
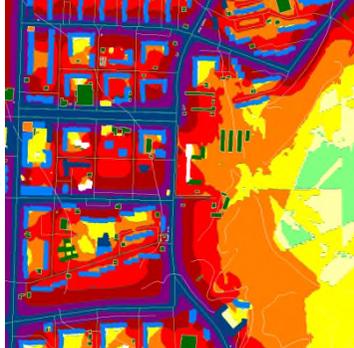
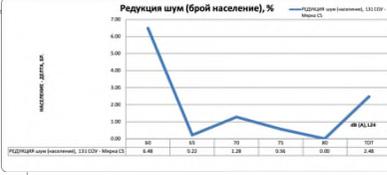
**Оценка, визуализация и изчисления на ефекта от предлаганите мерки, свързани с изграждане на шумозащитни екраниращи съоръжения и рехабилитация на трамвайни трасета.**

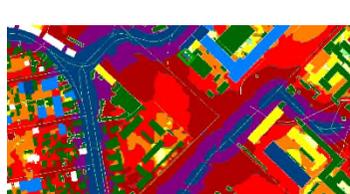
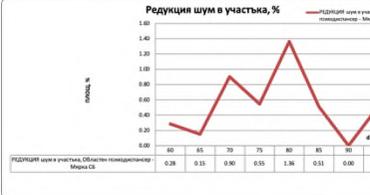
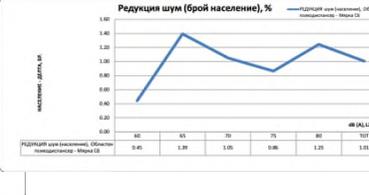
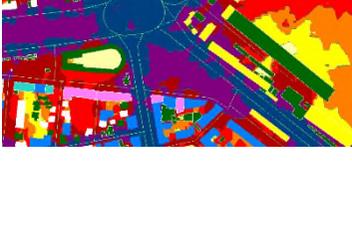
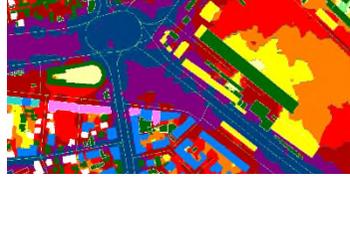
<p>№ Фокусен район МЯРКА</p>	<p>Шумови контури район на анализ („конфликтно представяне”, т. е. L24/ден &gt; 60 dBA). Вариант – <u>преди</u> прилагане на противошумовата мярка.</p>	<p>Шумови контури район на анализ (“конфликтно представяне”, т. е. L24/ден &gt; 60 dBA). Вариант – <u>след</u> прилагане на противошумовата мярка.</p>	<p>ОЦЕНКА ефект – площ, разпределение на шумови контури (“конфликтно представяне”, т. е. L24/ден &gt; 60 dBA). <i>Буферен район на анализ – с радиус 1 км!</i> Процентна промяна (редукция на шума)</p>	<p>ОЦЕНКА ефект – население, разпределение на шумови контури (“конфликтно представяне”, т. е. L24/ден &gt; 60 dBA). <i>Буферен район на анализ – с радиус 1 км!</i> Процентна промяна (редукция на шума)</p>	<p>Отчитане на показателя L24 dB(A) пред най-близко разположената сграда (точка) на въздействие – <u>преди и след</u> прилагане на мярката</p>
<p><b>Мерки, предлагани, конкретно симулирани и оценени мерки за редукция и защита от надгранично ошумяване - от 2020г.</b></p>					
<p><b>С1 Мярка С1:</b> ул. Оборище - ул. Кракра / ул. Сан Стефано -&gt; Национално музикално училище "Л. Пипков" Симулация ефект – противошумова бариера от прозрачни поликарбонатни панели (H= 400 см, D= 11 см)</p>			 <p>тегловен обобщен коефициент „оценка ефект” /в % x 10<sup>-1</sup>: 0,27</p>	 <p>тегловен обобщен коефициент „оценка ефект” /в % x 10<sup>-1</sup>: 1,20</p>	<p>Преди: L 24 = 68 dB(A) След: L 24 = 60 dB(A)</p>

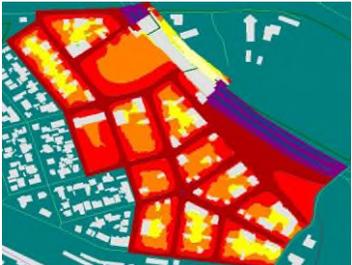
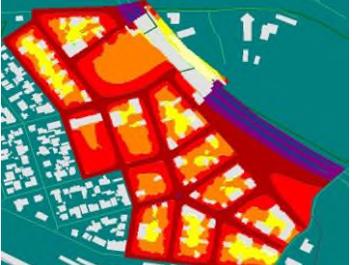
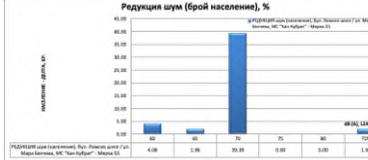
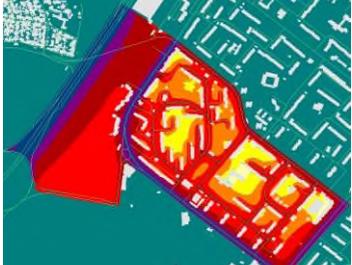
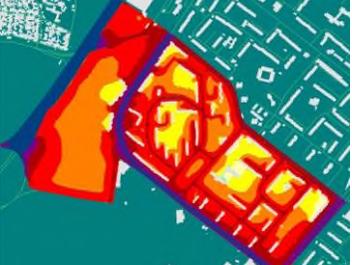
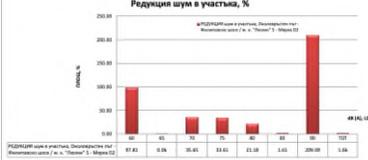
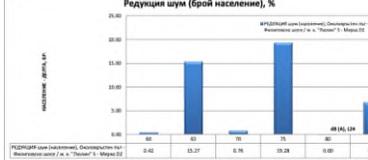
№ Фокусен район МЯРКА	Шумови контури район на анализ („конфликтно представяне”, т. е. L24/ден > 60 dBA). Вариант – <u>преди</u> прилагане на противошумовата мярка.	Шумови контури район на анализ („конфликтно представяне”, т. е. L24/ден > 60 dBA). Вариант – <u>след</u> прилагане на противошумовата мярка.	ОЦЕНКА ефект – площ, разпределение на шумови контури („конфликтно представяне”, т. е. L24/ден > 60 dBA). <i>Буферен район на анализ – с радиус 1 км!</i> Процентна промяна (редукция на шума)	ОЦЕНКА ефект – население, разпределение на шумови контури („конфликтно представяне”, т. е. L24/ден > 60 dBA). <i>Буферен район на анализ – с радиус 1 км!</i> Процентна промяна (редукция на шума)	Отчитане на показателя L24 dB(A) пред най-близко разположената сграда (точка) на въздействие – <u>преди и след</u> прилагане на мярката
<b>C2</b> Мярка C2: бул. Тодор Александров - ул. Коньовица -> Национална кардиологична болница Симулация ефект – противошумова бариера от прозрачни поликарбонатни панели (H= 400 см, D= 11 см)			 <p>тегловен обобщен коефициент „оценка ефект” /в % x 10<sup>-1</sup>/: 0,53</p>	 <p>тегловен обобщен коефициент „оценка ефект” /в % x 10<sup>-1</sup>/: 1,06</p>	<p>Преди: L 24 = 73 dB(A)</p> <p>След: L 24 = 60 dB(A)</p>

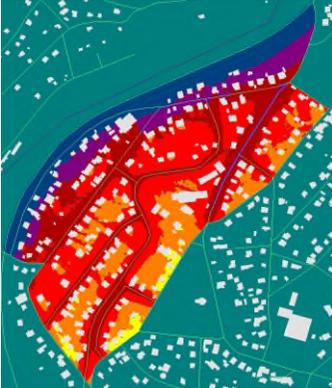
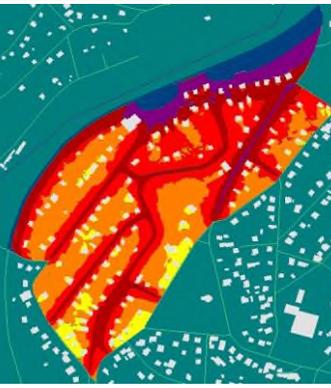
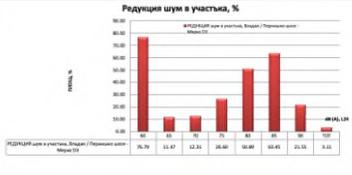
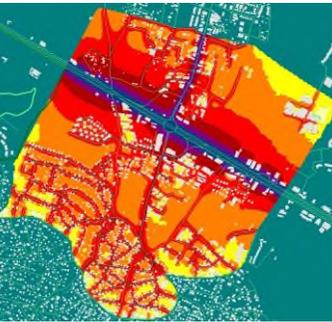
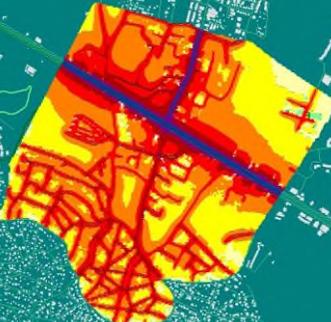
<b>№</b> <b>Фокусен район</b> <b>МЯРКА</b>	<b>Шумови контури район на анализ („конфликтно представяне”, т. е. L24/ден &gt; 60 dBA).</b> <b>Вариант – преди прилагане на противозумовата мярка.</b>	<b>Шумови контури район на анализ (“конфликтно представяне”, т. е. L24/ден &gt; 60 dBA).</b> <b>Вариант – след прилагане на противозумовата мярка.</b>	<b>ОЦЕНКА ефект – площ, разпределение на шумови контури (“конфликтно представяне”, т. е. L24/ден &gt; 60 dBA). Буферен район на анализ – с радиус 1 км!</b> <b>Процентна промяна (редукция на шума)</b>	<b>ОЦЕНКА ефект – население, разпределение на шумови контури (“конфликтно представяне”, т. е. L24/ден &gt; 60 dBA). Буферен район на анализ – с радиус 1 км!</b> <b>Процентна промяна (редукция на шума)</b>	<b>Отчитане на показателя L24 dB(A) пред най-близко разположената сграда (точка) на въздействие – преди и след прилагане на мярката</b>
<p><b>С3 Мярка С3.1:</b> бул. Княгиня Мария Луиза / ул. Вишовград -&gt; Пета МБАЛ София, СБАЛ по хематология Йоан Павел Симулация ефект – противозумова бариера от прозрачни поликарбонатни панели (H= 400 см, D= 11 см)</p> <p><b>С3 Мярка С3.2:</b> бул. Княгиня Мария Луиза / бул. Ген. Николай Г. Столетов -&gt; Пета МБАЛ София, СБАЛ по хематология Йоан Павел Симулация ефект – противозумова бариера от прозрачни поликарбонатни панели (H= 400 см, D= 11 см)</p>			 <p>тегловен обобщен коефициент „оценка ефект” /в % x 10<sup>-1</sup>/: 0,27</p>	 <p>тегловен обобщен коефициент „оценка ефект” /в % x 10<sup>-1</sup>/: 1,10</p>	<p>Преди: L 24 = 68 dB(A)</p> <p>След: L 24 = 57 dB(A)</p>

№ Фокусен район МЯРКА	Шумови контури район на анализ („конфликтно представяне”, т. е. L24/ден > 60 dBA). Вариант – <u>преди</u> прилагане на противощумовата мярка.	Шумови контури район на анализ (“конфликтно представяне”, т. е. L24/ден > 60 dBA). Вариант – <u>след</u> прилагане на противощумовата мярка.	ОЦЕНКА ефект – площ, разпределение на шумови контури (“конфликтно представяне”, т. е. L24/ден > 60 dBA). <i>Буферен район на анализ – с радиус 1 км!</i> Процентна промяна (редукция на шума)	ОЦЕНКА ефект – население, разпределение на шумови контури (“конфликтно представяне”, т. е. L24/ден > 60 dBA). <i>Буферен район на анализ – с радиус 1 км!</i> Процентна промяна (редукция на шума)	Отчитане на показателя L24 dB(A) пред най-близко разположената сграда (точка) на въздействие – <u>преди и след</u> прилагане на мярката
<b>С4 Мярка С4.1:</b> бул. Акад. Иван Евстратиев Гешов / ул. Св. Георги Софийски / ул. Хан Пресиян -> СБАЛ (3), ВМА Симулация ефект – противощумова бариера от прозрачни поликарбонатни панели (H= 400 см, D= 11 см)					Преди: L 24 = 73 dB(A)
<b>С4 Мярка С4.2:</b> ул. Св. Георги Софийски / бул. Акад. Иван Евстратиев Гешов / ул. Райко Жинзифов -> СБАЛ (3), ВМА Симулация ефект – противощумова бариера от прозрачни поликарбонатни панели (H= 400 см, D= 11 см)			тегловен обобщен коефициент „оценка ефект” /в % x 10 <sup>-1</sup> /: 0,74	тегловен обобщен коефициент „оценка ефект” /в % x 10 <sup>-1</sup> /: 1,78	След: L 24 = 59 dB(A)
<b>С4 Мярка С4.3:</b> ул. Св. Георги Софийски / ул. Райко Жинзифов / ул.					

№ <b>Фокусен район</b> <b>МЯРКА</b>	<b>Шумови контури район на анализ („конфликтно представяне”, т. е. L24/ден &gt; 60 dBA).</b> <b>Вариант – преди прилагане на противошумовата мярка.</b>	<b>Шумови контури район на анализ („конфликтно представяне”, т. е. L24/ден &gt; 60 dBA).</b> <b>Вариант – след прилагане на противошумовата мярка.</b>	<b>ОЦЕНКА ефект – площ, разпределение на шумови контури („конфликтно представяне”, т. е. L24/ден &gt; 60 dBA). Буферен район на анализ – с радиус 1 км!</b> <b>Процентна промяна (редукция на шума)</b>	<b>ОЦЕНКА ефект – население, разпределение на шумови контури („конфликтно представяне”, т. е. L24/ден &gt; 60 dBA). Буферен район на анализ – с радиус 1 км!</b> <b>Процентна промяна (редукция на шума)</b>	<b>Отчитане на показателя L24 dB(A) пред най-близко разположената сграда (точка) на въздействие – преди и след прилагане на мярката</b>
Константин Иречек -> СБАЛ (3), ВМА Симулация ефект – противошумова бариера от прозрачни поликарбонатни панели (H= 400 см, D= 11 см)					
<b>С5 Мярка С5:</b> ул. Филип Аврамов - ул. Божан Ангелов -> 131 СОУ "Акад. К. А. Тимирязев" Симулация ефект – противошумова бариера от прозрачни поликарбонатни панели (H= 400 см, D= 11 см)			 <p>тегловен обобщен коефициент „оценка ефект” /в % x 10<sup>-1</sup>/: 1,26</p>	 <p>тегловен обобщен коефициент „оценка ефект” /в % x 10<sup>-1</sup>/: 1,48</p>	Преди: L 24 = 71 dB(A)  След: L 24 = 57 dB(A)

№ Фокусен район МЯРКА	Шумови контури район на анализ („конфликтно представяне”, т. е. L24/ден > 60 dBA). Вариант – <u>преди</u> прилагане на противошумовата мярка.	Шумови контури район на анализ (“конфликтно представяне”, т. е. L24/ден > 60 dBA). Вариант – <u>след</u> прилагане на противошумовата мярка.	ОЦЕНКА ефект – площ, разпределение на шумови контури (“конфликтно представяне”, т. е. L24/ден > 60 dBA). <i>Буферен район на анализ – с радиус 1 км!</i> Процентна промяна (редукция на шума)	ОЦЕНКА ефект – население, разпределение на шумови контури (“конфликтно представяне”, т. е. L24/ден > 60 dBA). <i>Буферен район на анализ – с радиус 1 км!</i> Процентна промяна (редукция на шума)	Отчитане на показателя L24 dB(A) пред най-близко разположената сграда (точка) на въздействие – <u>преди и след</u> прилагане на мярката
<b>С6 Мярка С6.1:</b> бул. Константин Стоилов / ул. Владайска река -> Областен психодиспансер Симулация ефект – противошумова бариера от прозрачни поликарбонатни панели (H= 400 см, D= 11 см)					
<b>С6 Мярка С6.2:</b> ул. Владайска река / бул. Константин Стоилов / ж. п. линия -> Областен психодиспансер Симулация ефект – противошумова бариера от прозрачни поликарбонатни панели (H= 400 см, D= 11 см)			<p>тегловен обобщен коефициент „оценка ефект” /в % x 10<sup>-1</sup>/: 0,51</p>	<p>тегловен обобщен коефициент „оценка ефект” /в % x 10<sup>-1</sup>/: 1,01</p>	<p>Преди: L 24 = 71 dB(A)</p>
<b>С6 Мярка С6.3:</b> ж. п. линия /ул. Владайска река / ул. Каменоделска -> Областен психодиспансер Симулация ефект – противошумова бариера от прозрачни поликарбонатни панели (H= 400 см, D= 11 см)					<p>След: L 24 = 60 dB(A)</p>

<p>№ Фокусен район МЯРКА</p>	<p>Шумови контури район на анализ („конфликтно представяне”, т. е. L24/ден &gt; 60 dBA). Вариант – <u>преди</u> прилагане на противощумовата мярка.</p>	<p>Шумови контури район на анализ („конфликтно представяне”, т. е. L24/ден &gt; 60 dBA). Вариант – <u>след</u> прилагане на противощумовата мярка.</p>	<p>ОЦЕНКА ефект – площ, разпределение на шумови контури („конфликтно представяне”, т. е. L24/ден &gt; 60 dBA). <i>Буферен район на анализ – с радиус 1 км!</i> Процентна промяна (редукция на шума)</p>	<p>ОЦЕНКА ефект – население, разпределение на шумови контури („конфликтно представяне”, т. е. L24/ден &gt; 60 dBA). <i>Буферен район на анализ – с радиус 1 км!</i> Процентна промяна (редукция на шума)</p>	<p>Отчитане на показателя L24 dB(A) пред най-близко разположената сграда (точка) на въздействие – <u>преди и след</u> прилагане на мярката</p>
<p><b>Мерки, предлагани, конкретно симулирани и оценени мерки за редукция и защита от надгранично ошумяване - от 2025г.</b></p>					
<p><b>D1, Мярка № D1:</b> бул. Ломско шосе / ул. Мара Белчева, МС "Хан Кубрат"</p>			<p><b>И. димитров и мичи пидрич</b></p>  <p>тегловен обобщен коефициент „оценка ефект” /в % x 10<sup>-1</sup>: <b>0,87</b></p>	<p><b>Редукция шум (брой население), %</b></p>  <p>тегловен обобщен коефициент „оценка ефект” /в % x 10<sup>-1</sup>: <b>1,94</b></p>	<p>Преди: L 24 &gt; 70 dB(A) След: L 24 &lt; 60 dB(A)</p>
<p><b>D2, Мярка № D2:</b> Околовръстен път - Филиповско шосе / ж. к. "Люлин" 5</p>			<p><b>Редукция шум в участка, %</b></p>  <p>тегловен обобщен коефициент „оценка ефект” /в % x 10<sup>-1</sup>: <b>1,66</b></p>	<p><b>Редукция шум (брой население), %</b></p>  <p>тегловен обобщен коефициент „оценка ефект” /в % x 10<sup>-1</sup>: <b>6,77</b></p>	<p>Преди: L 24 &gt; 70 dB(A) След: L 24 &lt; 60 dB(A)</p>

<p>№ Фокусен район МЯРКА</p>	<p>Шумови контури район на анализ („конфликтно представяне”, т. е. L24/ден &gt; 60 dBA). Вариант – <u>преди</u> прилагане на противошумовата мярка.</p>	<p>Шумови контури район на анализ („конфликтно представяне”, т. е. L24/ден &gt; 60 dBA). Вариант – <u>след</u> прилагане на противошумовата мярка.</p>	<p>ОЦЕНКА ефект – площ, разпределение на шумови контури („конфликтно представяне”, т. е. L24/ден &gt; 60 dBA). <i>Буферен район на анализ – с радиус 1 км!</i> Процентна промяна (редукция на шума)</p>	<p>ОЦЕНКА ефект – население, разпределение на шумови контури („конфликтно представяне”, т. е. L24/ден &gt; 60 dBA). <i>Буферен район на анализ – с радиус 1 км!</i> Процентна промяна (редукция на шума)</p>	<p>Отчитане на показателя L24 dB(A) пред най-близко разположената сграда (точка) на въздействие – <u>преди и след</u> прилагане на мярката</p>
<p><b>D3, Мярка № D3:</b> Владая / Пернишко шосе</p>			 <p>тегловен обобщен коефициент „оценка ефект” /в % x 10<sup>-1</sup>/: <b>3,11</b></p>	 <p>тегловен обобщен коефициент „оценка ефект” /в % x 10<sup>-1</sup>/: <b>17,07</b></p>	<p>Преди: L 24 &gt; 70 dB(A)  След: L 24 &lt; 60 dB(A)</p>
<p><b>D4, Мярка № D4:</b> бул. Черни връх / Драгалевци. Нискошумова настилка, скоростно ограничение 50 км/час</p>			 <p>тегловен обобщен коефициент „оценка ефект” /в % x 10<sup>-1</sup>/: <b>18,37</b></p>	 <p>тегловен обобщен коефициент „оценка ефект” /в % x 10<sup>-1</sup>/: <b>10,36</b></p>	<p>Преди: L 24 &gt; 70 dB(A)  След: L 24 &lt; 60 dB(A)</p>

**10. Отделяне на районите, в които има превишаване на граничните стойности на шума, както и формулиране на приоритетните проблеми, които трябва да бъдат решени /включително обоснован избор на приоритетни райони, които следва да бъдат обхванати от настоящия план за действие/ (т. 8 според чл. 17 (1) от Наредба за изискванията към разработването и съдържанието на Стратегическите Карти за Шум и към Плановете за действие)**

Настоящата актуализация на ПДШ на агломерация София е насочена към редуциране на шума на територията на агломерация София, за районите, където е установено превишение на граничните стойности на нивата на шума, както и запазване стойностите на показателите за шума в околната среда в районите, в които стойностите не са надвишени.

Мерките за предотвратяване и намаляване на вредното въздействие на шума в околната среда, включени в Плана за действие, целят защита на здравето и осигуряване качеството на живот на населението. Осъществяването на тези мерки ще доведе не само до редуциране на шума в околната среда, но и до цялостно подобряване на инфраструктурата и жизнената среда на населението на територията на общината.

Направен е преглед на изпълнението на ПДШ от 2010г. – 2020 г. като са разгледани и оценени приоритетно районите (за които има официални данни и за които е преценено утежнено влияние върху акустичната среда на агломерацията.

Във връзка с осигуряване на добро управление на шума в околната среда на територията на общината е необходимо да се работи в посока решаване на следните приоритетни проблеми:

- Създаване на условия за ефективно прилагане на законодателството по отношение на шума от компетенциите на местната власт;
- Разработване на комплекс от организационни и технически мерки, целящи редуциране на шума, причинен от различните източници;
- Провеждане на информационни кампании за обществеността с цел повишаване на обществената култура и съзнание по проблемите на шумовото замърсяване, както и с цел повишаване на информираността на населението;
- Осигуряване на необходимите финансови средства за реализиране на мерките за редуциране на шума;
- Мониторинг за изпълнение на Плана за действие за редуциране на шума в околната среда.

**а) Създаване на условия за ефективно прилагане на законодателството, касаещо компетенциите на местната власт**

Тази група мерки е свързана с провеждането на ефективна общинска политика, насочена към редуциране на шума в околната среда и подобряване параметрите на жилищната среда в общината.

Тези мерки обхващат два типа действия – първо, упражняване на ефективен контрол от страна на местната власт, в рамките на своите компетенции, съгласно Закона за защита от шум в околната среда и съответната общинска наредба,

и *второ*, осъществяване на конкретни действия от страна на общинските органи за изпълнение изискванията на Плана за действие за редуциране на шума в околната среда.

За преодоляване на негативното влияние на шума върху здравето на хората от Столична община се предприемат систематични конкретни мерки, включващи извършване на регулярен текущ контрол от страна на инспекторите по отношение спазване изискванията в „Наредба за реда и условията за провеждане на масови мероприятия, опазване на общински имоти и вещи, предназначени за общо ползване и шума в жилищни сгради на територията на Столична община, приета с Решение № 320 от 25.05.2023 г. на СОС, в сила от 31.05.2023 г.“ Наредбата включва текстове забраняващи извършването на дейности, причиняващи шум над допустимите норми от домашни дейности и от съседни в жилищни сгради. Същата забранява създаване на шум, нарушаващ обществения ред и смущаващ спокойствието на гражданите в жилищни сгради и сгради със смесено предназначение, публични места, паркове и градини в интервала от 14,00 – 16,00 часа и от 22,00 – 08,00 часа.

В тази връзка е необходимо да бъдат предприети и да продължат да се прилагат (където вече са инициирани действия), следните основни мерки:

- a.1. Определяне с наредба на тихите зони за агломерация София (в съответствие със ЗЗШОС).
- a.2. Определяне на времеви графици за работа на фирмата, занимаваща се със сметопочистване и сметоизвозване, по начин щадящ съня на жителите на Столична община;
- a.3. Създаване и поддържане на общинска база данни за състоянието на акустичната среда и източниците на шум на територията на общината, в съответствие с изискванията на Закона за защита от шума в околната среда, Наредбата за изискванията за разработването и съдържанието на стратегически карти за шум и плановете за действие и Директива 2002/49/ЕС, включваща информацията от:
  - мониторинга на шума в урбанизираните райони, провеждан от СРЗИ;
  - контролните измервания на нивата на шума от промишлени източници, провеждани от РИОСВ-София;
  - данните от мониторинговите станции, собственост на „СОФ Кънект“.
- a.4. Развитие на системата за непрекъснат мониторинг на шума в градската среда (посредством закупуване и монтиране в подходящи локации на допълнителни шумови измервателни терминали).
- a.5. При възможност актуализиране на кратковременните собствени измервания на шум в СКШ верификационните пункта - по схема и методика, използвани при разработването на Стратегическата Шумова Карта на агломерация София.
- a.6. Постоянен периодичен процес на осъвременяване на стратегическата база за провеждане на политики относно редукция на шума в околната среда - Стратегическата Шумова Карта на агломерация София и респективните плановете за действие към нея.
- a.7. Предложение за разширяване на задължението на летище “Васил Левски” - Непрекъснатата работа на съществуващата система за мониторинг (и извеждането ѝ на публично достъпно ниво), както и разширяване на задължението на летище “Васил Левски” за разширяване на собствения

- мониторинг на шума, базиран на разширен брой мониторингови терминали (допълнителни – разположени в зоните на интензивен брой жалби).
- a.8. Акустично планиране на урбанизираната територия – правилно устройство на територията, планиране на трафика, намаляване на шума чрез мерки за шумова изолация; шумоизолиране на най-засегнатите фасади – най-вече на високите сгради; въвеждане на изискване за шумоизолиране на новостроящи се сгради за нива на шум  $L_{24} > 60$  dBA
  - a.9. Изискване на мерки за защита от шума в околната среда при проектиране на обекти с обществено предназначение.
  - a.10. Включване на екологичните въпроси свързани с шумовото въздействие при възлагане на обществени поръчки.

**b) Разработване на комплект от организационни и технически мерки, целящи редуциране на шума, причинен от автомобилния, железопътния, въздушния транспорт, от промишлени дейности и от локални източници;**

Приоритетно следва да се продължи с въвеждането на промени, които ще доведат до разрешаване не само на чисто транспортни проблеми, но и до намаляване на шумовото натоварване в „най-горещите“ (шумни) зони. Основните дейности, свързани със създаване на ефективна организация на транспорта са:

- b.1. Устойчиво развитие на системата за градски транспорт – по нататъшно развитие на Метрополитена, като основна система на масовия обществен транспорт; подобряване на транспортните схеми и връзки между различните видове градски транспорт; развитие на тролейбусният транспорт, за сметка на автобусния; съобразяване на маршрутите и графика на градския транспорт с шумовото натоварване в невралгични точки в гр. София; като критерий при избор на транспортни средства за градския транспорт да се включват акустичните характеристики на превозните средства;
- b.2. Изграждане/реконструкция/ рехабилитация на пътната и уличната мрежа на територията на общината.
- b.3. Изграждане на публична зарядна инфраструктура за електромобили в градска среда.
- b.4. Изграждане и рехабилитация на зелена инфраструктура в градските зони, вкл. създаване/разширяване на „зелени пояси/зони“.
- b.5. Контрол на излъчвания по време на строителството шум. Контрол за спазване на забраната за строителен шум в законоустановения часови диапазон с цел опазване на общественото здраве.
- b.6. Изграждане на обекти по интегриран модел за управление на градската мобилност.
- b.7. Поддържане на програмата за ремонт на вътрешно квартални улици и изграждането на паркоместа.
- b.8. Залесяване на свободни площи и изграждане на озеленителни пояси – Почистване от отпадъци и засаждане на улично озеленяване; Ремонт на съществуващи пространства и джобове за улично озеленяване;
- b.9. Прилагане на пътни настилки с ниски нива на шумовите емисии.
- b.10. Контрол за изпълнение на изискването за отчитане на фактора „шум“ при разработване на различни сценарии за развитие на транспортно-комуникационната система;
- b.11. Ограничаване достъпа на автомобили до централните части на града и организиране на паркинги в близост до началните и крайни спирки на градския транспорт;
- b.12. Осигуряване на максималната пропускателна способност на основните улици (премахване на всички причини, за намаляване на пропускателната способност, като неправилно паркирали автомобили, кофи за боклук и др.);
- b.13. Подобряване на организацията на движение – оптимизация на режимите на светофарите, въвеждане на зелени вълни и др., с цел снижаване до минимум престойте, спиранията и тръгванията на транспортните потоци;
- b.14. Ограничаване скоростта на движение по отделни улици, където е установено значително превишение на граничните стойности на шума.

- в.15. Продължаване изграждането на система от всеобхватни и практически използвани алеи за велосипедисти (паралелно до основната пътна мрежа на града), осигуряващи връзка между кварталите, и метростанциите и стоянки за паркиране на велосипеди.

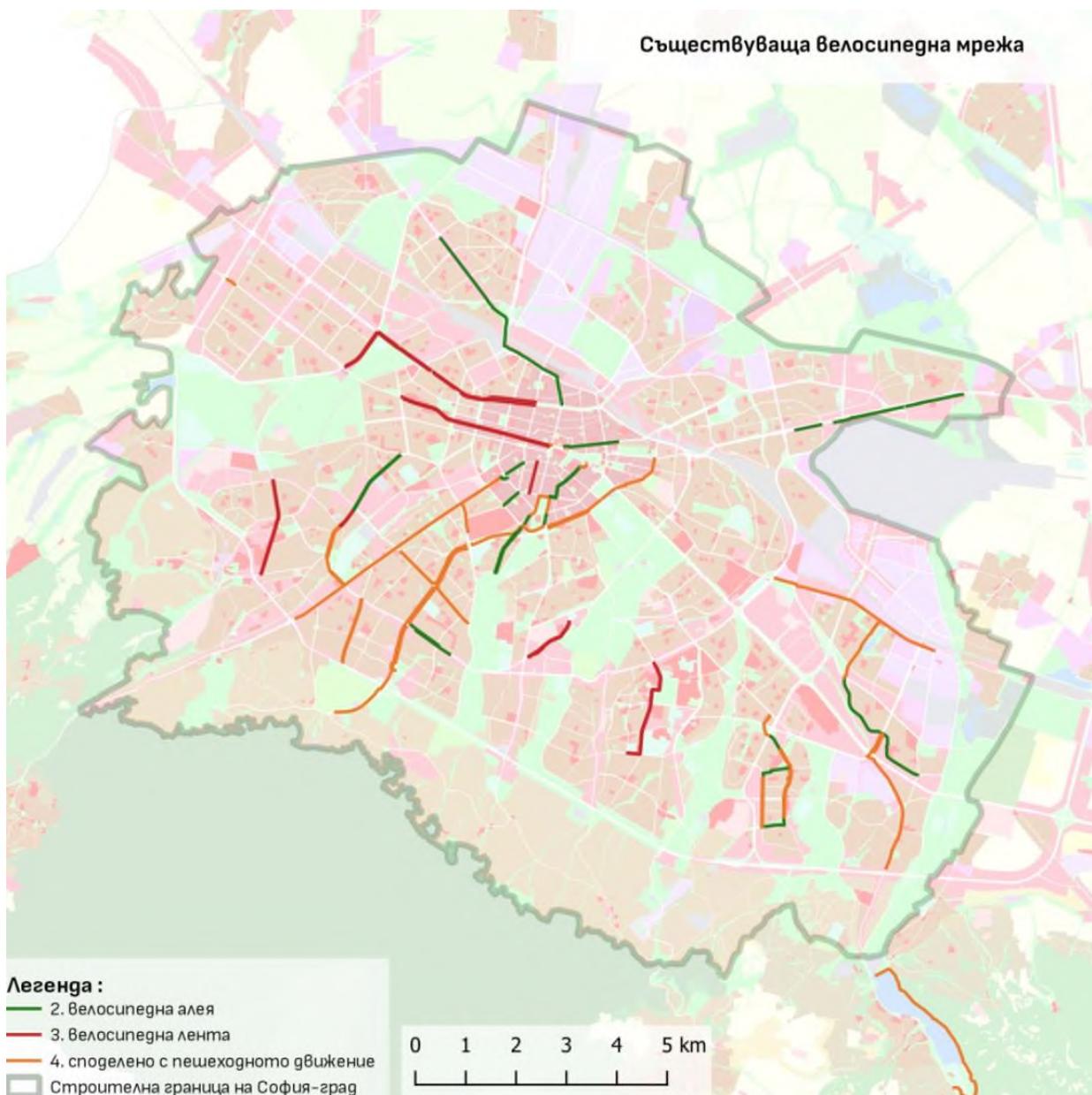


Схема на изградени велосипедните алеи, гр. София

Изграждане на шумозащитни екраниращи съоръжения – съобразени, като ефективност и мащаб относно стратегическия им обезшумителен ефект за агломерацията (т.е. симулирани и изчислени предварително от специализирания софтуер използван за разработване на стратегическа шумова карта на агломерация София). **Провеждане на информационни кампании за обществеността с цел повишаване на обществената култура и съзнание по проблемите на шумовото замърсяване, както и с цел повишаване на информираността на населението;**

**с) Провеждане на информационни кампании за обществеността с цел повишаване на обществената култура и съзнание по проблемите на шумовото замърсяване, както и с цел повишаване на информираността на населението;**

От съществено значение за решаване на проблемите, свързани с подобряване на акустичната среда е процесът на информиране и включване на населението и неправителствените организации в процеса на вземане на решения, свързани с ограничаването и предотвратяването на шума в околната среда. Не трябва да се забравя, че жителите на общината от една страна са обект на защита, но от друга страна, чрез своята дейност, генерират шум в околната среда. В тази връзка е изключително важно да се повиши обществената култура и съзнание и да се изгради екологонасочено гражданско поведение, включващо следните прости принципи:

- да не се натиска клаксона и да не се форсира двигателя без нужда.
- да не се усилва звука на стереоуредбата.
- автомобилите да се поддържат технически изправни.
- да се спазват стриктно правилата за движение, включително ограниченията на скоростта.
- провеждане на информационна кампания и насърчаване използването на обществения транспорт, в т.ч. и велосипедния транспорт.
- организиране на информационни срещи сред гражданите, дискусии и конкурси за ползите от предприемането на мерки за засилването на устойчивата градска мобилност.

**За постигането на тези цели е необходимо да се реализират следните дейности:**

- с.3. Създаване и развитие на публично достъпен портал за непрекъснат мониторинг на шум в градска среда. Порталът следва да бъде интернет базиран, свободно достъпен и непрекъснато актуализиращ се и поддържан. Покритието от мониторингови терминали следва да се реализира по схема и методика, разработени според актуалната СКШ на агломерация София.
- с.4. Провеждане на информационни кампании за обществеността, в това число и провеждане на Събития - „Ден на велосипеда“, конкурси на тема „Най-интересен дизайн на Вело-стоянка“, „Европейска седмица на мобилността“, „Ден без автомобили“.
- с.5. Информационна кампания за стимулиране използване на автомобили с автомобилни гуми сертифицирани като гуми с нискошумово предаване на шума.
- с.6. Подготовка и издаване на материали (листовки, брошури) с информация как всеки гражданин може да допринесе за снижаване на нивата на шум.

- с.7. Ежегодно обобщаване и анализиране на постъпилите жалби от гражданите по въпросите на шума в околната среда и резултатите от предприетите проверки от контролните органи.
- с.8. Публикуване в Интернет страницата на общината на актуална информация за състоянието на акустичната среда, проблеми, проекти и инициативи в тази област.

**d) Осигуряване на необходимите финансови средства за реализиране на мерките за редуциране на шума;**

Осъществяването на техническите мерки от Плана за действие, свързани с инвестиции в сфери като пътни настилки, озеленяване на градски зони, велоалеи и други не са насочени единствено към редуциране на шума в околната среда, а имат много по-широкообхватни цели като подобряване на пътната мрежа, цялостно подобряване на жизнената среда в населените места и др. В тези случаи, шумът може да играе само спомагателна роля, например при приоритизирането на обектите в общинската инвестиционна програма. Тези мерки могат да се осъществят чрез реализация на проектите и дейности, предвидени в Плана за интегрирано градско развитие на Столична община и финансирани от национални и/или европейски фондове.

Финансирането на мерки, като инспектиране и контрол на обектите, източници на шум в околната среда, в рамките на компетенциите на общинските власти, създаване и поддържане на база данни за акустичната среда, на територията на агломерация София, информиране на обществеността следва да се осигури от общинския бюджет.

**f) Мониторинг и контрол за изпълнение на Плана за действие за редуциране на шума в околната среда.**

Системата за мониторинг и контрол на Столична община трябва да работи в тясно взаимодействие с другите компетентни власти - СРЗИ, РИОСВ - София, Отдел „Пътна полиция“ към СДВР.

Предвид факта, че Планът за действие за редуциране на шума в околната среда е част от общинската програма за опазване на околната среда, системата за мониторинг, отчет и актуализацията на Плана следва да се осъществява по реда, предвиден в общинската програма за опазване на околната среда.

**g) Редовна актуализация на основният инструментариум за управление и намаляване на шума в околната среда – Стратегическата Карта за Шум и План за Действие на агломерация София (мин. на всеки 5 години).**

### 10.1. Приоритетни проблеми (райони) за краткосрочно предлагане и прилагане на Планове за действие по намаляване влиянието на шума.

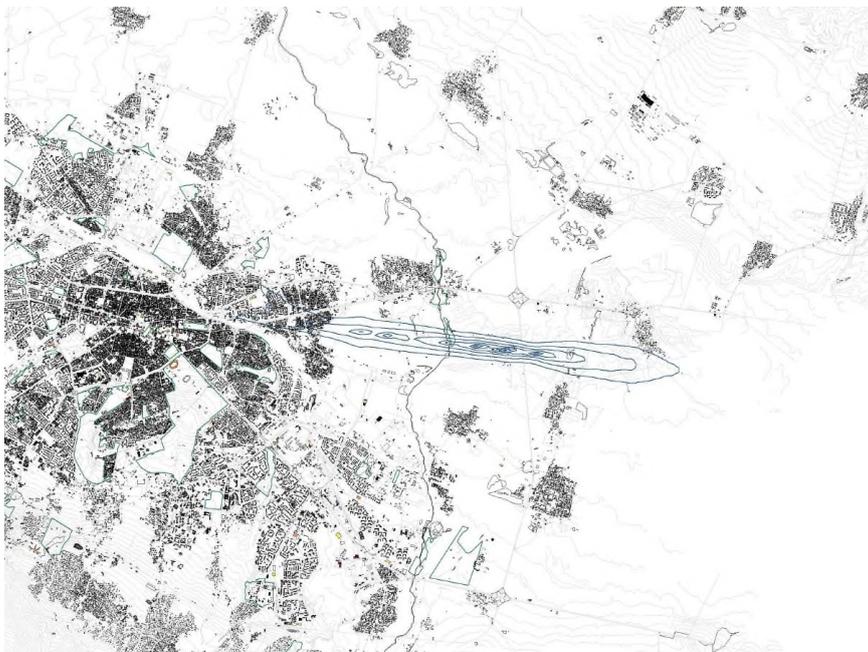
- Определените според СКШ на агломерация София от 2023 г. “акустично горещи” зони (Вж. “конфликтни карти” към СКШ – изобразените територии с надгранично шумо натоварване).
- В резултат от актуализираната Стратегическа карта за шум е видно, че от четирите основни източника на шум, основно **автомобилният трафик** оказва неблагоприятно влияние върху населението на агломерация София. 63% от цялото население, на града е изложено на нива над граничните стойности за Lден (57% - за СКШ 2017), 85 % (38% - за СКШ 2017) – над тези за Lвечер и 63% (57% - за СКШ 2017) за Lнощ.
- Ограничено е влиянието на шума от железопътния трафик поради естеството на градоустройственото ситуиране на жилищните сгради, както и поради ниските нива на интензивност на железопътния трафик през града. Влияние оказва трамвайния трафик, поради разполагане на трамвайните трасета в близост до жилищни и обществени сгради. Въпреки това, минимален е броят жители изложени на нива на шум от железопътен и трамваен трафик над граничните стойности, като за показател Lвечер е 1.04% (1,6% - за СКШ 2017) от населението, а за Lнощ – 0,5% (0,6% - за СКШ 2017).
- Ограничено е влиянието на шума от въздухоплавателните средства. Само за показател Lнощ, 0,04% от цялото население на града е изложено на нива над граничните стойности. От обектите, подлежащи на усилен шумозащита и обществените сгради –13,17% (8% - за СКШ 2017) от сградите са изложени на нива на шум от въздушен трафик над граничните стойности за показател Lвечер и 8,8% за Lнощ. Общият брой жители, засегнати от вредния ефект са 9,7% за Lден и 1,37% за Lнощ. Само 2,5% (0,9% - за СКШ 2017) от населението е подложено на ошумяване в диапазона 45-49dB(A) за показател Lден и Lвечер.

Разпределението на брой жители, изложени на нива на шум над граничните стойности по показателят за шум LAmax, dB(A) е както следва:

Брой жители, изложени на нива на шум над граничните стойности / (по Наредба № 6/2006 г. >85 dB - L<sub>Макс</sub>)

**L<sub>Макс</sub>,  
dB(A)**

21800



Noise mapping

Aircraft traffic

L<sub>MAX</sub>, dB(A)

> 85 dB(A)

■ > 80.0 dB(A)

Промишлените източници на шум не оказват неблагоприятно влияние върху акустичната среда на град София. Само 3% (4% - за СКШ 2017) от обектите, подлежащи на усилен шумозащита и обществените сгради са изложени на надгранични нива вечер и 1% (1,4% - за СКШ 2017) през нощта. Този факт може да бъде обяснен с тяхното локално действие и разположението им предимно в промишлените зони на града.

Основен шумов „замърсител“ (най-силно влияещ източник) е шумът от **пътния трафик**. На второ място и то с определена географска концентрация е шумът от „трамваен трафик“.

- 1) Приложена визуализация на географският акцент на надгранично въздействие на пътен трафик:





- а) Относно избора „Основни пътни артерии” – Вж. визуализацията по-долу на „Конфликтни СШК за L24 и Lнощ за стойности на L24 > 70 и респективно 65 dB(A)” - според Наредба № 6 „За показателите за шум в околната среда...”:



Зони с показател Lден, източник пътен трафик, надгранично ошумяване (> 60 dB(A))



Зони с показател Lнощ, източник пътен трафик, надгранично ошумяване (> 50 dB(A))

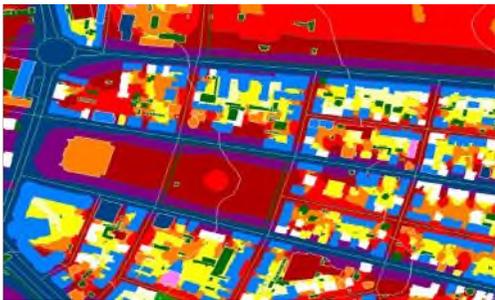
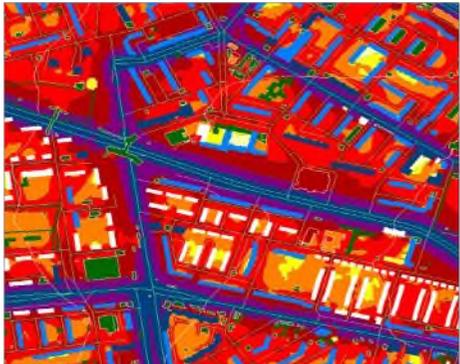
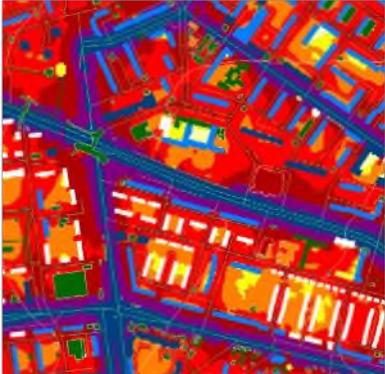
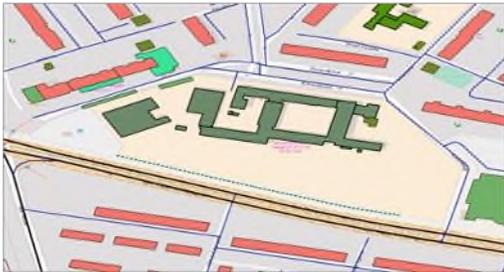
Заб.: За по-детайлна визуализация, вж. конфликтните шумови карти към СКШ на агломерация София.

**Разглежданите райони и буфери са както следва:**

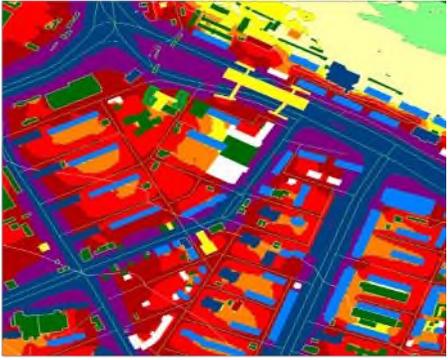
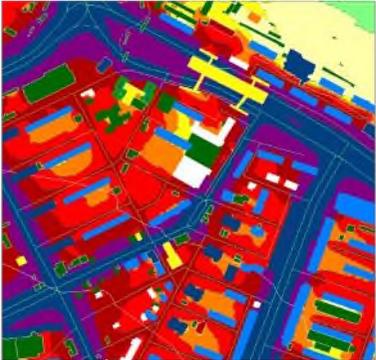
ОЗНАЧЕНИЯ ПРЕДЛОЖЕНИ МЕРКИ (Предложени 2020 г., препотвърдени 2025 г.)							
Мярка	ИН	Индекси (ГИС/СКШ LimA)	Дължина - бариера, м	Ширина - бариера, м	Височина - бариера, м	Бюджет, лв.	Адрес
C1	C1	SCH_LPIPKOV	97.00	0.20	3.00	116400.00	ул. Оборище - ул. Кракра / ул. Сан Стефано -> Национално музикално училище "Л. Пипков"
C2	C2	H_NKARDIOL	331.35	0.20	3.00	397620.00	бул. Тодор Александров - ул. Коньовица -> Национална кардиологична болница
C3	C3.1	Mluiza_MBAL2s_1	206.50	0.20	3.00	247800.00	бул. Княгиня Мария Луиза / ул. Вишовград -> Пета МБАЛ София, СБАЛ по хематология Йоан Павел
	C3.2	Mluiza_MBAL2s_2	155.68	0.20	3.00	186816.00	бул. Княгиня Мария Луиза / бул. Ген. Николай Г. Столетов -> Пета МБАЛ София, СБАЛ по хематология Йоан Павел
C4	C4.1	VMA_1	459.00	0.20	3.00	550800.00	бул. Акад. Иван Евстратиев Гешов / ул. Св. Георги Софийски / ул. Хан Пресиян -> СБАЛ (3), ВМА...
	C4.2	VMA_2	389.00	0.20	3.00	466800.00	ул. Св. Георги Софийски / бул. Акад. Иван Евстратиев Гешов / ул. Райко Жинзифов -> СБАЛ (3), ВМА...
	C4.3	VMA_3	279.70	0.20	3.00	335640.00	ул. Св. Георги Софийски / ул. Райко Жинзифов / ул. Константин Иречек -> СБАЛ (3), ВМА...
C5	C5	131SOU	331.00	0.20	3.00	397200.00	ул. Филип Аврамов - ул. Божан Ангелов -> 131 СОУ "Акад. К. А. Тимирязев"
C6	C6.1	OPSIHD_1	146.50	0.20	3.00	175800.00	бул. Константин Стоилов / ул. Владайска река -> Областен психодиспансер

	C6.2	OPSIHD_2	174.40	0.20	3.00	209280.00	ул. Владайска река / бул. Константин Стоилов / ж. п. линия -> Областен психодиспансер
	C6.3	OPSIHD_3	108.50	0.20	3.00	130200.00	ж. п. линия /ул. Владайска река / ул. Каменоделска -> Областен психодиспансер
C7	C7.1	PGHMBT_1	193.50	0.20	3.00	232200.00	бул. Ген. Никола Жеков / бул. Рожен -> ПГХМБТ "Проф. Пенчо Райков"
	C7.2	PGHMBT_2	289.00	0.20	3.00	346800.00	бул. Ген. Никола Жеков / бул. Рожен -> ПГХМБТ "Проф. Пенчо Райков"
<b>ОЗНАЧЕНИЯ ПРЕДЛОЖЕНИ МЕРКИ, 2025</b>							
<b>Мярка</b>	<b>ИН</b>	<b>GIS/LinA име</b>	<b>Дължина - бариера, м</b>	<b>Ширина - бариера, м</b>	<b>Височина - бариера, м</b>	<b>Бюджет, лв.</b>	<b>Адрес</b>
D1	D1.1	D1.1	37.00	0.30	3.00	48840.00	бул. Ломско шосе / ул. Мара Белчева, МС "Хан Кубрат"
	D1.2	D1.2	56.00	0.30	3.00	73920.00	бул. Ломско шосе / ул. Никола Петров, МС "Хан Кубрат"
D2	D2.1	D2.1	505.00	0.35	3.00	681750.00	Околовръстен път - Филиповско шосе / ж. к. "Люлин" 5
	D2.2	D2.2	175.00	0.35	3.00	236250.00	Околовръстен път - Филиповско шосе / ж. к. "Люлин" 5
D3	D3.1	D3.1	380.00	0.30	3.00	501600.00	Владая / Пернишко шосе
	D3.2	D3.2	70.00	0.30	3.00	92400.00	Владая / Пернишко шосе
D4	D4	D4	2000.00	Нискошумова настилка, скоростно ограничение 50 км/час		4000000.00	Околовръстен път - бул. Черни връх / Драгалевци

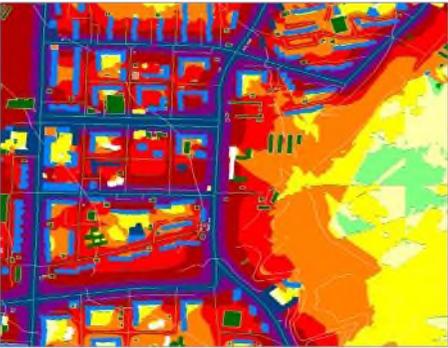
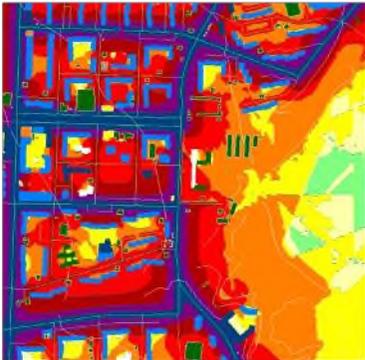
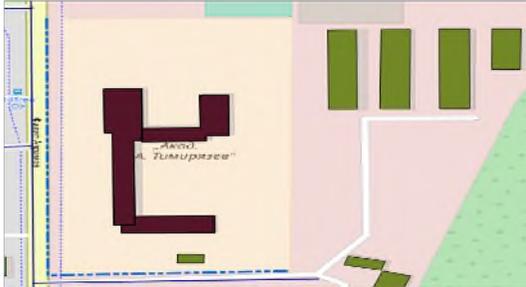
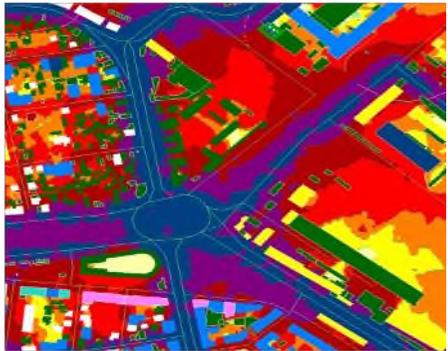
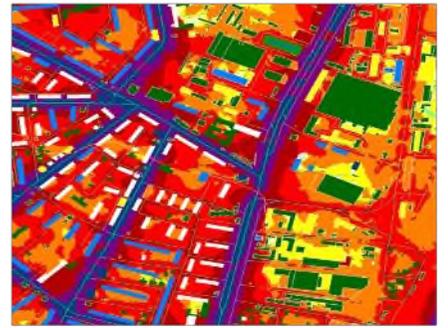
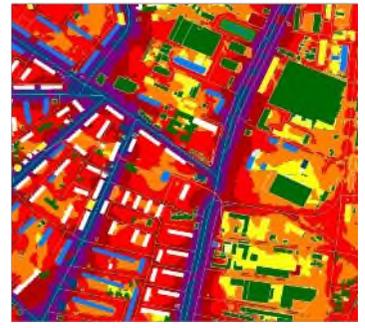
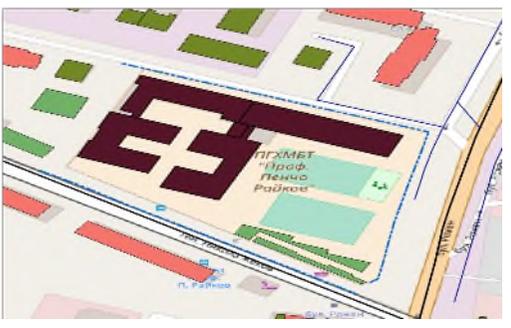
**10.2. Фокусни изчислителни контури на предлаганите активни противошумови мерки:**

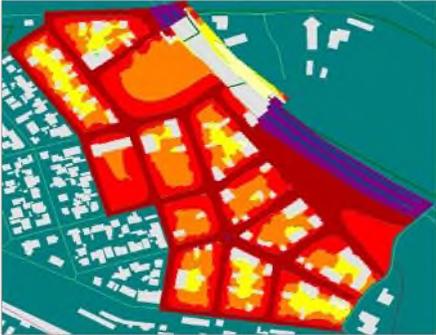
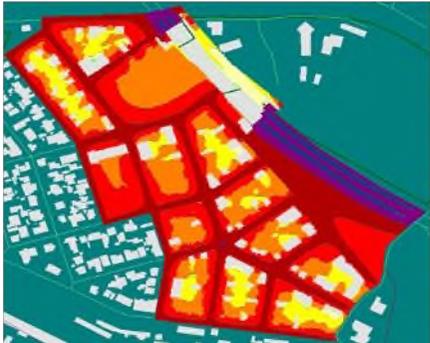
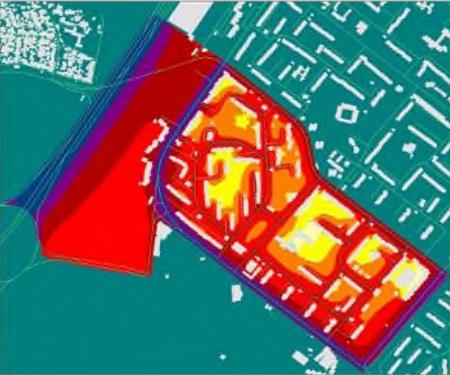
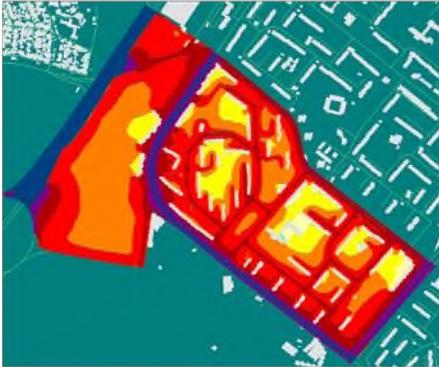
ОЗНАЧЕНИЯ ПРЕДЛОЖЕНИ МЕРКИ (Предложени 2020 г., препотвърдени 2025 г.)				
Мярка	Специална/-и сграда	Адрес - L24, ОРИГИНАЛНА СИМУЛАЦИЯ	Адрес - L24, ПРИЛОЖЕНА МЯРКА	Адрес - ГИС, орто
C1	Национално музикално училище "Л. Пипков"			
C2	Национална кардиологична болница			

**ОЗНАЧЕНИЯ ПРЕДЛОЖЕНИ МЕРКИ (Предложени 2020 г., препотвърдени 2025 г.)**

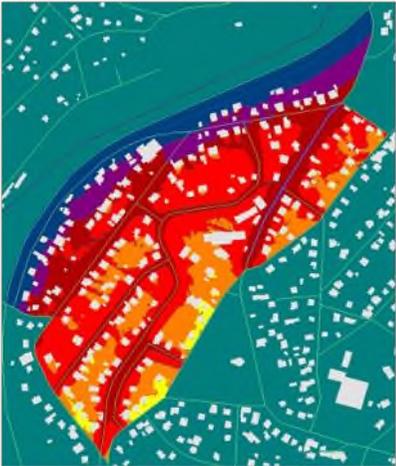
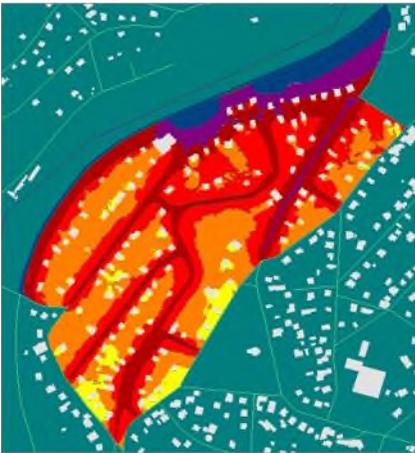
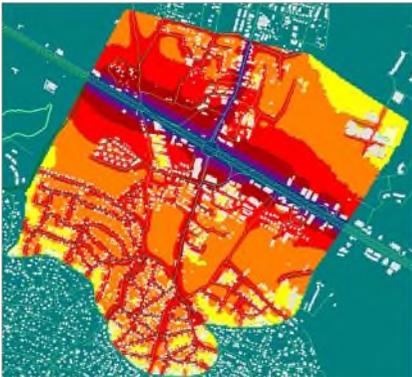
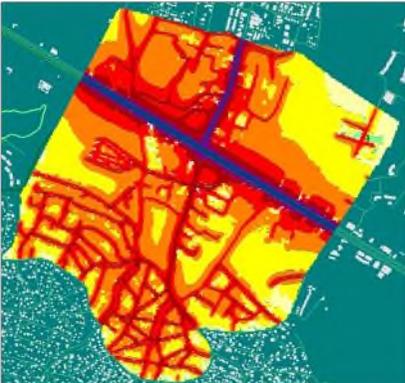
<p><b>C3</b></p>	<p>Пета МБАЛ                  София, СБАЛ по                  хематология                  Йоан Павел</p>			
<p><b>C4</b></p>	<p>СБАЛ (3), ВМА...</p>			

**ОЗНАЧЕНИЯ ПРЕДЛОЖЕНИ МЕРКИ (Предложени 2020 г., препотвърдени 2025 г.)**

C5	131 СОУ "Акад. К. А. Тимирязев"			
C6	Областен психодиспансер			
C7	ПГХМБТ "Проф. Пенчо Райков"			

ОЗНАЧЕНИЯ ПРЕДЛОЖЕНИ МЕРКИ, 2025				
Мярка	Специална/-и сграда	Адрес - L24, ОРИГИНАЛНА СИМУЛАЦИЯ	Адрес - L24, ПРИЛОЖЕНА МЯРКА	Адрес - ГИС, орто
D1	-			
D2	-			

**ОЗНАЧЕНИЯ ПРЕДЛОЖЕНИ МЕРКИ, 2025**

<p>D3</p>	<p>-</p>			
<p>D4</p>	<p>-</p>			

**11. Формулиране на необходимите действия за подобряване на акустичната обстановка в краткосрочна, средносрочна и дългосрочна перспектива, отговорни лица и/или институции, срокове (междинни и краен), стойност, начин на финансиране (т. 9 според чл. 17 (1) от Наредба за изискванията към разработването и съдържанието на Стратегическите Карти за Шум и към Плановете за действие)**

**А. Периоди на разделение на мерките и плановете на действие:**

Като продължение от направеният анализ в предишната точка, както и с оглед изходните данни от на СШК на Агломерация София от 2023 г., (цитирани по-горе в изложението), а и на проведените допълнителни измервания на място и акустично оценени инфраструктурно видоизменени райони в агломерация София, а също така базирайки се на критериите за гъстота на население, брой жители изложени на наднормени шумови нива, концентрация (географска) на жилищни, учебни сгради, както и сгради за здравно обслужване на населението, разположение на основни паркове в града, предлагаме следното разделение на мерките и плановете на действие за редукция на нежеланото наднормено ошумяване в градската среда:

Период	Фокус райони с гранични стойности за L24 > ...dB (A)	Географско приоритетното приложение на мерките
Краткосрочен 2026-2028	65 dB(A)	<b>Градска централна част, пътен трафик</b>  <b>Райони:</b> Център: Широк център (фокус – <u>пътен трафик</u> , жилищни зони, „специални” сгради)
Средносрочен 2028-2030	60 dB(A)	Разширение на обхвата (географски) с обхващане на други обширни <u>гъсто населени</u> области като Люлин, Младост (основните артерии)
Дългосрочен След 2030	55 dB(A)	Разширение на обхвата – с фокус върху цялостната защита на т. нар тихи райони.

**Б. Актуализация на ПДШ. Предлагани мерки:**

№	Действия	Изпълнители	Срок	Източници за финансиране и прогноза за необходими ресурси в лв.	Очакван ефект
1.1	<p>Извършване на текущ контрол на шум в околната среда (според ЗЗШОС и Наредба за реда и условията за провеждане на масови мероприятия, опазване на общински имоти и вещи, предназначени за общо ползване и шума в жилищни сгради на територията на Столична община, приета с Решение № 320 от 25.05.2023 г. на СОС, в сила от 31.05.2023 г., както и по Наредбата за реда и условията за извършване на търговска дейност на територията на Столична община (НРУИТДТСО) ) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- по отношение шума, предизвикан от домашни дейности и от съседни в жилищни сгради, от рестираторни уредби и др. съгласно чл. 19 Наредбата на Столична община, посочена по-горе ;</li> <li>- за спазване на правилата и нормите за изпълнение на строежите по отношение на шума, излъчван по време на строителство съгласно чл. 16а, ал. 5 от ЗЗШОС .</li> <li>- контрол по спазване изискванията на чл. 16а, ал. 1 и чл. 16б, ал. 1 от Закона за защита от шума в околната среда (ЗЗШОС) и чл. 4, ал. 1 и ал. 2 от НРУИТДТСО - зареждане на обекти за производство,</li> </ul>	<p>Акредитирани по БДС ISO17025 акредитирани лаборатории за шум в околната среда. Дирекция „Общински строителен контрол“; районни администрации; Столичен инспекторат; дирекция „Икономика и търговска дейност“; дирекция „Сигурност“; СДВР, Общинска полиция</p>	<p>Постоянен</p>	<p>Административна мярка. Не са необходими финансови средства.</p>	<p>Провеждане на ефективна общинска политика, насочена към намаляване на шума в околната среда</p>

№	Действия	Изпълнители	Срок	Източници за финансиране и прогноза за необходими ресурси в лв.	Очакван ефект
	<p>съхраняване и търговия и на обекти в областта на услугите, разкрити и разположени в зони и територии, предназначени за жилищно строителство, рекреационни зони и територии и зони със смесено предназначение, както и в жилищни сгради и сгради със смесено предназначение, за времето от 23,00 до 8,00 ч.; подаване на заявление пред общинската или районната администрация за работно време при откриване на обекти по чл. 16а, ал. 1 от ЗЗШОС, както и за промяна на работното им време, при условия и по ред, определени с наредба на общински съвет;</p> <p>- контрол за спазване на изискванията от страна на организаторите на масови мероприятия за съответствие на нивата на шум с изискванията на Наредба № 6 от 2006 г. за показателите за шум в околната среда, отчитащи степента на дискомфорт през различните части на денонощието, граничните стойности на показателите за шум в околната среда, в помещенията на жилищни и обществени сгради, в зони и територии, предназначени за жилищно строителство, рекреационни зони и територии и зони със смесено предназначение и изискванията на Глава</p>				

№	Действия	Изпълнители	Срок	Източници за финансиране и прогноза за необходими ресурси в лв.	Очакван ефект
	втора от Наредба за реда и условията за провеждане на масови мероприятия, опазване на общински имоти и вещи, предназначени за общо ползване и шума в жилищни сгради на територията на Столична община.				
1.2	Поддържане и адаптиране на времевите графици за работа на фирмите, занимаващи се със сметопочистване и сметоизвозване, по начин щадящ съня на жителите на Столична община.	Столичен инспекторат	Постоянен	Административна мярка. Не са необходими финансови средства.	
1.3	Периодично актуализиране на кратковременните собствени измервания на шум в 82 бр. верификационни пункта	Столична община, дирекция „Околна среда“	Постоянен	Общински бюджет. 25 000.00 лв.	
1.4	Изискване на мерки за защита от шума в околната среда при проектиране на обекти с обществено предназначение (административни, търговски, бизнес) с обща климатизация (локални източници на шум) – съгл. Наредба 4 от 27.12.2006 г. на МРРБ, МЗ, МВР, МОСВ. - Освен Частите Архитектурна и Конструктивна, да се иницира включване на Част Акустика, която да съдържа анализ и обосновка за избора на месторазположението на сградите, разположението на помещенията с нормиран шум в самите сгради, необходимостта от подбор на строителни продукти и оградящи конструкции и целесъобразно	Столична община Районните администрации на Столична община Направление „Архитектура и градоустройство“	Постоянен	Административна мярка. Не са необходими финансови средства.	Провеждане на ефективна общинска политика, насочена към намаляване на шума в околната среда

№	Действия	Изпълнители	Срок	Източници за финансиране и прогноза за необходими ресурси в лв.	Очакван ефект
	<p>разполагане на вътресградните инсталации и комуникации, спрямо помещенията с гранични нива на шум;</p> <p>При ново строителство, както и реконструкция, основен ремонт и преустройство на съществуващи сгради, в проектите се посочват българските стандарти и описание на мерките за ограничаване на шума по време на строителство – времетраене на строителството, часови зони на работа, използване на строителна и транспортна техника. На етап проектиране в част „ПБЗ“ да се прави оценка на необходимостта от поставяне на временни шумозащитни съоръжения около строителните обекти.</p>				
1.5	<p>Включване на екологичните въпроси свързани с шумовото въздействие при възлагане на обществени поръчки – що се отнася до въпросите свързани с шумовото въздействие в околната среда от основните източници (трафик – пътен, ж. п., самолетен, промишлена дейност).</p>	<p>Столична община Направление „Архитектура и градоустройство“</p>	Постоянен	<p>Административна мярка. Не са необходими финансови средства.</p>	<p>Поддържане на актуални данни за акустичната среда на територията на Столична община. Ще служи като основа при провеждане на целенасочените политики на Столична община.</p>

№	Действия	Изпълнители	Срок	Източници за финансиране и прогноза за необходими ресурси в лв.	Очакван ефект
1.6	Изменение в Наредбата за реда и условията за извършване на търговска дейност на територията на Столична община, което да регламентира възможност за прекратяване на удостоверение за удължено работно време на заведенията за хранене и развлечения, при констатирано от съответните административни органи превишаване на нивата на шум, съгласно изискванията на Наредба № 6 от 2006 г. за показателите за шум в околната среда“.	Финанси и здравеопазване“, дирекция „Икономика и търговска дейност“	2031 г.	Липсва информация за финансова оценка.	Подобряване на акустичната среда на СО
1.7	Определяне на тихи зони в агломерация София	Столична община Направление „Архитектура и градоустройство“	2026-2031 г.	Общински бюджет; Липсва информация за финансова оценка	Подобряване на акустичната среда на СО
1.8	- Подмяна на контейнерите за отпадък с по-ниско шумови съдове (метални с гумени уплътнения на капака и др.		постоянен		Подобряване на акустичната среда на СО
2.1	<b>Устойчиво развитие на системата за градски транспорт:</b>				Подобряване на акустичната среда на СО
2.1.1.	Опазване на околната среда от наднормен шум и от замърсяване от МПС чрез поддържане на уличната мрежа в изправност с необходимата маркировка и сигнализация, организация на движението, осигуряващо условия за бързо и сигурно придвижване“. Мярката включва следните поддейности: <ul style="list-style-type: none"> <li>Контрол по спазване правилата за паркиране от водачи на МПС (чл. 167, ал. 2, т. 1 от ЗДвП). Изпълнители: „ЦГМ“ ЕАД и сектор „Общинска полиция“. Срок за изпълнение - постоянен;</li> <li>Контрол по спазване на забраната за</li> </ul>	ЦГМ“ ЕАД и сектор „Общинска полиция“	Постоянен	Административна мярка. Не са необходими финансови средства.	Подобряване на акустичната среда на СО

№	Действия	Изпълнители	Срок	Източници за финансиране и прогноза за необходими ресурси в лв.	Очакван ефект
	преминаването и паркирането на ППС в паркове, градини и детски площадки в населените места, извън обозначените за това места (по смисъла на чл. 167, ал. 2 за нарушения на чл. 15, ал. 7 от ЗДвП). Изпълнител Столичен инспекторат. Срок за изпълнение - постоянен.	Столичен инспекторат			
2.1.2.	Разширяване на системата от велоалеи за осигуряване на свързаност и достъпност за жителите на крайните квартали в града.	Направление „Обществено строителство“, Направление „Архитектура и градоустройство“, Направление „Транспорт и градска мобилност“	постоянен	Общински бюджет, Национални и/или европейски програми	
2.1.3.	Разширяване на Зона 30, чрез ограничаване на скоростта на движение по отделни улици, с оглед намаляване на шумовите нива до допустимите норми.	Столична община Направление „Транспорт и градска мобилност“	2026-2031 г.	Административна мярка. Не са необходими финансови средства.	Цялостно подобряване на жизнената среда и повишаване качеството на живот на хората.
2.1.4.	Полагане на нискошумов асфалт по булеварди и главни улици, предвидени за ремонт (пътни артерии с установени превишения на нивата на шум от транспортен трафик)	Външен изпълнител, Направление „Обществено строителство“ и „Транспорт и градска мобилност“;	Постоянен	Общински бюджет	
2.1.5.	Продължаване на процеса на въвеждане в експлоатация на нови климатизирани електробуса	Столична община Направление „Транспорт и градска мобилност“, „Столичен електротранспорт“ ЕАД	Постоянен	Общински бюджет	Подобряване на акустичната среда на СО  Цялостно

№	Действия	Изпълнители	Срок	Източници за финансиране и прогноза за необходими ресурси в лв.	Очакван ефект
2.1.6.	Проучване на възможностите за надграждане на политиката на диференцирано данъчно облагане на автомобилите - с оглед намаляване на замърсяването на околната среда от газове и шум. Облекчаване на данъчното облагане на хибридните автомобили.	Столична община Направление "Финанси и здравеопазване", Дирекция „Общински приходи“; координирано със СДВР- "Пътна Полиция"	2026-2031 г.	Административни мерки. Не са необходими финансови средства.	подобряване на жизнената среда и повишаване качеството на живот на хората.
2.1.7.	Инициране извършването на контрол на шума на движещите се МПС – на етап технически преглед, както и по време на експлоатация (посредством инцидентни, но постоянни измервания и контрол).	Столична община, координирано със СДВР- "Пътна Полиция" и ИА „АА“	Постоянен	Административни мерки. Не са необходими финансови средства.	Подобряване на акустичната среда на СО
2.1.8.	Продължаване на ограничаването на транзитния поток, особено на тежкотоварните автомобили през зоните с повишен пътен трафик.	Столична община Дирекция „Управление и анализ на трафика“, координирано със СДВР- "Пътна Полиция"	Постоянен	Административни мерки. Не са необходими финансови средства.	Цялостно подобряване на жизнената среда и повишаване качеството на живот на хората.

№	Действия	Изпълнители	Срок	Източници за финансиране и прогноза за необходими ресурси в лв.	Очакван ефект
2.1.8.1	Създаване на график за ограничаване на тежкотоварните транспортни средства по ул. „Челопешко шосе“ и бул. „Ботевградско шосе“. Поставяне на мониторингови пунктове за измерване и нивата на шум с цел следене ефикасността на мярката.	Столична община Дирекция „Управление и анализ на трафика“, координирано със СДВР- „Пътна Полиция“	Постоянен	Общински бюджет. Административни мерки.	Цялостно подобряване на жизнената среда и повишаване качеството на живот на хората.
2.1.9.	Ограничаване движението на МПС, чрез забрана за достъпа до централните части на града, съгласно изискванията на Наредбата за създаване на зони с ниски емисии на вредни вещества във атмосферния въздух на територията на Столична община, одобрена с решение №931/15.12.2022 г. на СОС	Столичен инспекторат по чл. 11, ал. 1 и чл. 12 от Наредбата; „ЦГМ“ ЕАД по чл. 3 от Наредбата, дирекция „Климат, енергия и въздух“, „Транспорт и градска мобилност“ и „Пътна полиция“	Постоянен	Административни мерки. Не са необходими финансови средства.	
2.1.10	Организиране на паркинги в близост до началните и крайни спирки на градския транспорт.	„ЦГМ“ ЕАД, НАГ	Постоянен		

№	Действия	Изпълнители	Срок	Източници за финансиране и прогноза за необходими ресурси в лв.	Очакван ефект
2.1.11.	Подобряване на организацията на движение – оптимизация на режимите на светофарите, въвеждане на зелени вълни и др., с цел снижаване до минимум престойте, спиранията и тръгванията на транспортните потоци.	Столична община дирекция „Управление и анализ на трафика“, координирано със СДВР- “Пътна Полиция”	Постоянен	Административни мерки. Не са необходими финансови средства.	
2.1.12	Реконструкция и изграждане на нови улици, вкл. подобряване на пътните настилки на местата с най-високи измерени шумови нива	Столична община Външен изпълнител	Постоянен	Общински бюджет	
2.1.12.1	Проектиране и основен ремонт на ул. Йосиф Щросмайер, р-н Илинден	Направление „Обществено строителство“	2026-2031 г.	Финансиране заем ЕИБ 3,4 млн. лв.	
2.1.12.2	Ремонт на ул. „Кокиче“ и „Свежест“, р-н Овча купел	Направление „Обществено строителство“	2026-2031 г.	Общински бюджет 300 х. лв.	
2.1.12.3	Проектиране и изграждане на източния надлез над ж.п.линията при Бакърена фабрика	Направление „Обществено строителство“	2026-2031 г.	Съфинансиране и Държавен бюджет по чл.107 18,9 млн. лв.	

№	Действия	Изпълнители	Срок	Източници за финансиране и прогноза за необходими ресурси в лв.	Очакван ефект
2.1.12.4	Разширение и реконструкция на ул. Опълченска от бул. Тодор Александров до бул. Сливница	Направление „Обществено строителство“	2026-2031 г.	Съфинансиране и Държавен бюджет по чл.107 14,6 млн. лв.	
2.1.12.5	Изграждане бул. "Тодор Каблешков" от ул. "Луи Айер" до бул."Черни връх", район "Триадица"	Направление „Обществено строителство“	2026-2031 г.	Общински бюджет 21.7 млн. лв.	
2.1.12.6	Изграждане на бул. "Рожен" от надлез над ж .п. линия до Северна скоростна тангента, район "Надежда"	Направление „Обществено строителство“	2026-2031 г.	Общински бюджет 49 млн. лв.	
2.1.12.7	Рехабилитация на ул. "Народно хоро", район "Овча купел"	Направление „Обществено строителство“	2026-2031 г.	Съфинансиране и държавна субсидия 6.1 млн. лв.	
2.1.12.8	Реконструкция на ул. "Народен герой" от бул. "Цар Борис III" до ул. "Любляна", вкл. мост и корекция на река Владайска	Направление „Обществено строителство“	2026-2031 г.	Съфинансиране заем ЕИБ 13.5 млн. лв.	

№	Действия	Изпълнители	Срок	Източници за финансиране и прогноза за необходими ресурси в лв.	Очакван ефект
2.1.12.9	Реконструкция на ул. "Емилиян Станев" в участъка от бул. "Тодор Каблешков" до ул. "Д-р Борис Вълчев", район "Триадица"	Направление „Обществено строителство“	2026-2031 г.	Общински бюджет 6.8 млн. лв.	
2.1.13	Озеленяване с дървесна растителност на прилежащи терени към улици и булеварди и паркови пространства.	Столична община Дирекция „Зелена система“	Постоянен	Общински бюджет. Национални и/или европейски програми	
3.1	Провеждане на информационни кампании за обществеността.	Направление “Транспорт и градска мобилност”	Постоянен	Общински бюджет, Европейски програми.	Цялостно подобряване на жизнената среда и повишаване качеството на живот на хората. Цялостно подобряване на жизнената среда и повишаване качеството на живот на хората, включително подобряване на акустичната среда.  Изграждане на устойчиви модели на гражданско поведение
3.2	Публикуване в Интернет страницата на общината на актуална информация за състоянието на акустичната среда, проблеми, проекти и инициативи в тази област.	Дирекция „Околна среда“	Постоянен	Не са необходими финансови средства.	

№	Действия	Изпълнители	Срок	Източници за финансиране и прогноза за необходими ресурси в лв.	Очакван ефект
4.1	Изграждане на шумозащитни екраниращи съоръжения и/или зелени пояси чрез засаждане на видове с висока шумопоглъщателна способност:	„Транспорт и градска мобилност“, направление „Обществено строителство“, направление „Архитектура и градоустройство	Постоянен		Подобряване на акустичната среда на СО
<b>Въвеждане като мярка 2020 г., препотвърдено 2025 г.</b>					
C1	ул. Оборище - ул. Кракра / ул. Сан Стефано -> Национално музикално училище "Л. Пипков"	Столична община Външен изпълнител	2026-2031 г.	Общински бюджет 397620.00 лв.	Подобряване на акустичната среда на СО
C2	бул. Тодор Александров - ул. Коньовица -> Национална кардиологична болница	Столична община Външен изпълнител	2026-2031 г.	Общински бюджет 247800.00 лв.	
C3	бул. Княгиня Мария Луиза / ул. Вишовград -> Пета МБАЛ София, СБАЛ по хематология Йоан Павел	Столична община Външен изпълнител	2026-2031 г.	Общински бюджет 550800.00 лв.	
C4	бул. Акад. Иван Евстратиев Гешов / ул. Св. Георги Софийски / ул. Хан Пресиян -> СБАЛ (3), ВМА...	Столична община Външен изпълнител	2026-2031 г.	Общински бюджет 397200.00 лв.	
C5	ул. Филипав Аврамов - ул. Божан Ангелов -> 131 СОУ "Акад. К. А. Тимирязев"	Столична община Външен изпълнител	2026-2031 г.	Общински бюджет 175800.00 лв.	
C6	бул. Константин Стоилов / ул. Владайска река -> Областен психодиспансер	Столична община Външен изпълнител	2026-2031 г.	Общински бюджет 232200.00 лв.	
C7	бул. Ген. Никола Жеков / бул. Рожен -> ПГХМБТ "Проф. Пенчо Райков"	Столична община Външен изпълнител	2026-2031 г.	Общински бюджет 346800.00 лв.	

№	Действия	Изпълнители	Срок	Източници за финансиране и прогноза за необходими ресурси в лв.	Очакван ефект
<b>Въвеждане като мярка: 2025 г.</b>					
D1	бул. Ломско шосе / ул. Мара Белчева, МС "Хан Кубрат"	Столична община Външен изпълнител	2026-2031 г.	Общински бюджет 48840.00 лв.	Подобряване на акустичната среда на СО
D2	Околоръстен път - Филиповско шосе / ж. к. "Люлин" 5	Столична община Външен изпълнител	2026-2031 г.	Общински бюджет 681750.00 лв.	
D3	Владая / Пернишко шосе	Столична община Външен изпълнител	2026-2031 г.	Общински бюджет 501600.00 лв.	
D4	Околоръстен път - бул. Черни връх / Драгалевци	Столична община Външен изпълнител	2026-2031 г.	Общински бюджет 4000000.00 лв.	
D5	Проучване на възможността за „Изграждане на шумозащитни екраниращи съоръжения и/или зелени пояси чрез засаждане на видове с висока шумопоглъщаща способност“ в района на бул. „Цариградско шосе“ № 1-58.	Столична община Външен изпълнител	2026-2031 г.	Общински бюджет 50000.00 лв.	
D6	Проучване на необходимостта за предприемане на мерки за ограничаване на шумовото натоварване в ж.к. „Овча купел“ 2 и ж.к. „Овча купел“ 1, района на ул. „Централна“, бул. „Президент Линкълн“, бул. „Никола Петков“ от разклона на кв. „Горна баня“ и бул. „Овча купел“, както и прилежащите ѝ улици в ж.к. „Овча купел“ 2.	Столична община Външен изпълнител	2026-2031 г.	Общински бюджет 50000.00 лв.	
D7	Проучване на необходимостта за Изграждане на шумозащитни съоръжения в близост до натоварени пътни участъци и железопътни линии;	Столична община Външен изпълнител	2026-2031 г.	Общински бюджет 50000.00 лв.	

№	Действия	Изпълнители	Срок	Източници за финансиране и прогноза за необходими ресурси в лв.	Очакван ефект
	Подмяна на настилки с шумопоглътящи материали в опр, зони; Повече озеленяване и буферни зони за уязвимите участъци на района; Провеждане на допълнителни измервания на шума в зони с висока гъстота на населението, в район Подуяне, ж.к. „Сухата реда“, ж.к. „Хаджи Димитър“ и кв. „Левски“.				

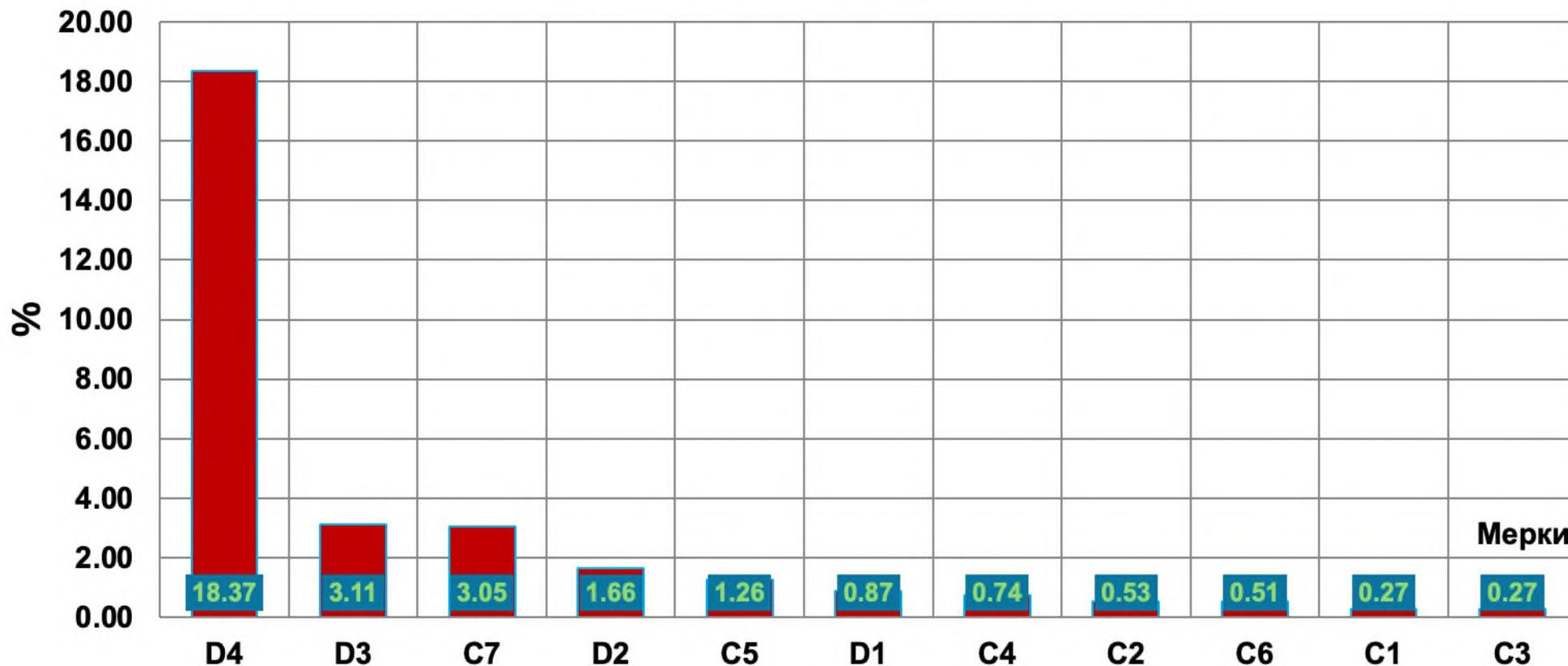
\* Забележка: Индикатори за оценка на предлаганите мерки са редуцирани нива на годишни показатели за шум, и резултатите получени при актуализацията на СКШ на агломерация София.

**12. Анализ на очакваното подобряване на акустичната обстановка, намаляване на експозицията на отделните групи от населението и редуциране броя на засегнатото население в резултат от изпълнението на всяка от формулираните мерки. (т. 10 според чл. 17 (1) от Наредба за изискванията към разработването и съдържанието на Стратегическите Карти за Шум и към Плановете за действие)**

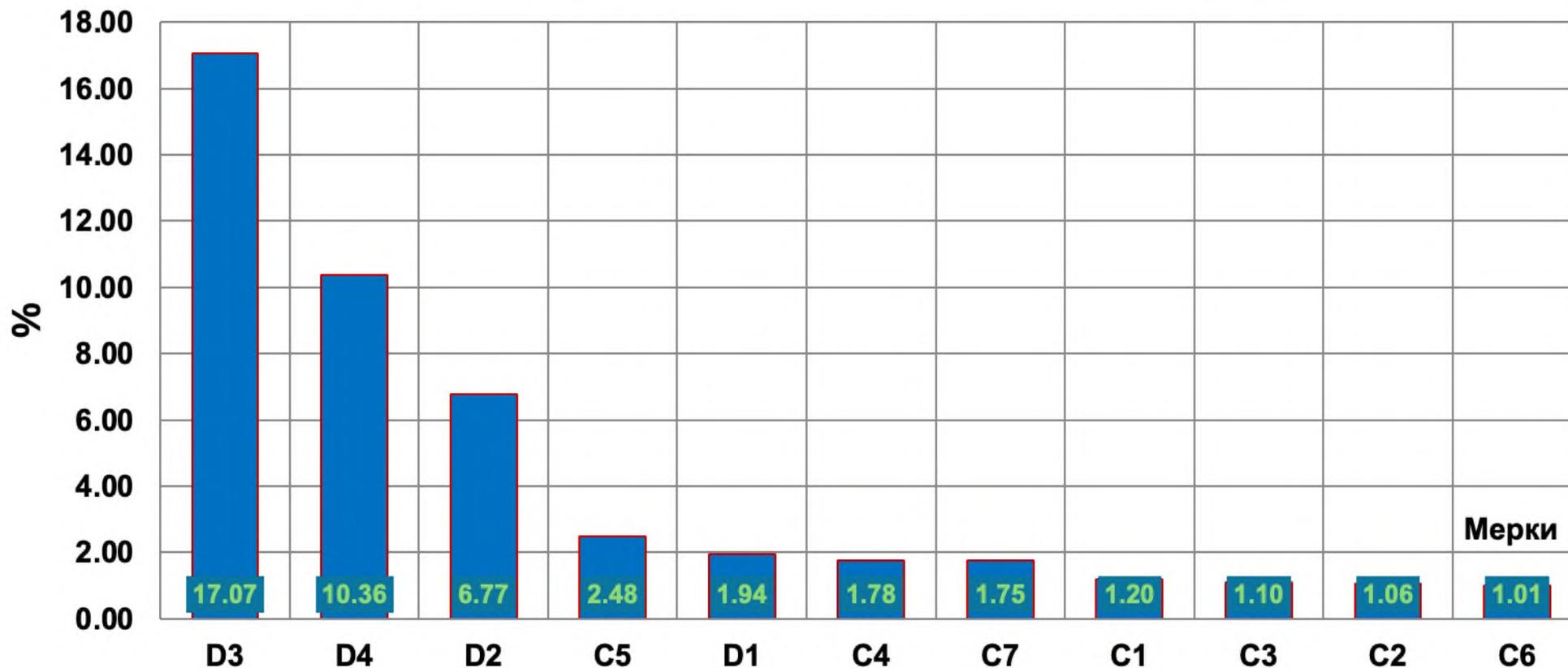
№ Фокусен район МЯРКА		Анализ ефект – площ, разпределение на шумови контури ('конфликтно представяне', т. е. L24 > 60 dBA). <i>Буферен район на анализ – с радиус 1 км!</i>	Анализ ефект – население, разпределение на шумови контури ('конфликтно представяне', т. е. L24 > 60 dBA). <i>Буферен район на анализ – с радиус 1 км!</i>
<b>Уточнение № 1: Вж. съпоставителния анализ (оценка - визуализация) в края на таблицата</b>			
<b>Мярка № С1</b>	НМУ "Л. Пипков" - Мярка С1	Мярка със значителен ефект – значителна редукция в ошумяната площ (за надграничните стойности).	Защита „специална сграда“ – няма значителен ефект върху брой ошумени жители (обитаващи жилищни сгради).
<b>Мярка № С2</b>	Нац. кардиологична б-ца - Мярка С2	Мярка със значителен ефект – значителна редукция в ошумяната площ (за надграничните стойности).	Защита „специална сграда“ – няма значителен ефект върху брой ошумени жители (обитаващи жилищни сгради).
<b>Мярка № С3</b>	Пета МБАЛ, СБАЛ по хемат. - Мярка С3	Мярка със значителен ефект – значителна редукция в ошумяната площ (за надграничните стойности).	Защита „специална сграда“ – няма значителен ефект върху брой ошумени жители (обитаващи жилищни сгради).
<b>Мярка № С4</b>	Комплекс ВМА - Мярка С4	Мярка със значителен ефект – значителна редукция в ошумяната площ (за надграничните стойности).	Защита „специална сграда“ – няма значителен ефект върху брой ошумени жители (обитаващи жилищни сгради).
<b>Мярка № С5</b>	131 СОУ - Мярка С5	Мярка със значителен ефект – значителна редукция в ошумяната площ (за надграничните стойности).	Защита „специална сграда“ – няма значителен ефект върху брой ошумени жители (обитаващи жилищни сгради).
<b>Мярка № С6</b>	Областен психодиспансер - Мярка С6	Мярка със значителен ефект – значителна редукция в ошумяната площ (за надграничните стойности).	Защита „специална сграда“ – няма значителен ефект върху брой ошумени жители (обитаващи жилищни сгради).
<b>Мярка № С7</b>	ПГХМБТ "Проф. Пенчо Райков" - Мярка С7	Мярка със значителен ефект – значителна редукция в ошумяната площ (за надграничните	Мярка с умерен ефект – относно редукция брой ошумени жители (обитаващи жилищни

№ Фокусен район МЯРКА		Анализ ефект – площ, разпределение на шумови контури ('конфликтно представяне', т. е. L24 > 60 dBA). <i>Буферен район на анализ – с радиус 1 км!</i>	Анализ ефект – население, разпределение на шумови контури ('конфликтно представяне', т. е. L24 > 60 dBA). <i>Буферен район на анализ – с радиус 1 км!</i>
<b>Уточнение № 1: Вж. съпоставителния анализ (оценка - визуализация) в края на таблицата</b>			
		стойности).	сгради).
<b>Мярка № D1</b>	бул. Ломско шосе / ул. Мара Белчева, МС "Хан Кубрат"	Мярка с умерен ефект – относно ошумената площ в района на анализ (за надграничните стойности).	Мярка с умерен ефект – относно редукция брой ошумени жители (обитаващи жилищни сгради).
<b>Мярка № D2</b>	Околовръстен път - Филиповско шосе / ж. к. "Люлин" 5	Мярка със значителен ефект – относно редукция в ошумената площ в района на анализ (за надграничните стойности).	Мярка със значителен ефект – относно редукция брой ошумени жители (обитаващи жилищни сгради).
<b>Мярка № D3</b>	Владая / Пернишко шосе	Мярка със значителен ефект – относно редукция в ошумената площ в района на анализ (за надграничните стойности).	Мярка със значителен ефект – относно редукция брой ошумени жители (обитаващи жилищни сгради).
<b>Мярка № D4</b>	бул. Черни връх / Драгалевци	Мярка със значителен ефект – относно редукция в ошумената площ в района на анализ (за надграничните стойности).	Мярка със значителен ефект – относно редукция брой ошумени жители (обитаващи жилищни сгради).

### Редукция шум в участъка, % L24, dB (A)



### Редукция шум (население - тегл. коеф., %) L24, dB (A)



След детайлни изчисления и анализи на различните предлагани мерки за планове за действие за намаление на шума в краткосрочен аспект, следните изводи са определящи:

След детайлни изчисления и анализи на различните предварителни мерки за планове за действие за намаление на шума в краткосрочен аспект, следните изводи са определящи:

- *От стратегическа гледна точка (за планиране и максимално ефективно целенасочено определяне на обезшумителни мерки), изводът е, че глобалните мерки, които са **ЗАСТЪПЕНИ В ПО-ГОЛЯМ МАЩАБ** са мерките със значителен аспект (Вж. мерките по прилагане на нискошумова настилка и/или евсукция на скоростта).*
- *Локалните „не-машабни“ мерки по поставяне на противошумови бариери са с незначителен глобален ефект за града, но с умерен такъв за локално приложение (особено важно при защита на детски, лечебни заведения, както и на „горещи“ зони с многобройни оплаквания).*

**13. Подреждане по приоритет на отделните мерки според очакваното подобряване на акустичната обстановка, намаляване на експозицията на отделните групи от населението или намаляване броя на засегнатите граждани. (т. 11 според чл. 17 (1) от Наредба за изискванията към разработването и съдържанието на Стратегическите Карти за Шум и към Плановете за действие)**

След въвеждане на предложените предварителни мерки към Плана за действие за управление, предотвратяване и намаляване на шума в околната среда на агломерация София в софтуера за разработване на СКШ на агломерация София, техният ефект върху реалната редукция на ошумяването по площи и брой засегнато население беше оценен и подреден в низходящ приоритетен порядък – цитиран в следващите подточки А и Б.

А. Приоритетно подреждане според намаляване на експозицията на отделни групи от населението:

<b>Мерки/ барииери</b>	<b>Редукция шум в участъка, % L24, dB (A)</b>
<b>D4</b>	<b>18.37</b>
<b>D3</b>	<b>3.11</b>
<b>C7</b>	<b>3.05</b>
<b>D2</b>	<b>1.66</b>
<b>C5</b>	<b>1.26</b>
<b>D1</b>	<b>0.87</b>
<b>C4</b>	<b>0.74</b>
<b>C2</b>	<b>0.53</b>
<b>C6</b>	<b>0.51</b>
<b>C1</b>	<b>0.27</b>
<b>C3</b>	<b>0.27</b>

Б. Приоритетно подреждане според намаляване на площта на „надгранично“ ошумяване:

<b>Мерки/ барииери</b>	<b>Редукция шум в участъка, % L24, dB (A)</b>
D3	3.11
D4	18.37
D2	1.66
C5	1.26
D1	0.87
C4	0.74
C7	3.05
C1	0.27
C3	0.27
C2	0.53
C6	0.51

**14. Определяне на проектите, които се предвижда да бъдат реализирани през следващите 5 години, включително и проекти, съдържащи мерки за запазване на тихите зони. (т. 14 според чл. 17 (1) от Наредба за изискванията към разработването и съдържанието на Стратегическите Карти за Шум и към Плановете за действие)**

Приети са следните общински програми и проекти на Столична община, включващи проекти, важни от акустична гледна точка, които се предвиждат да бъдат реализирани през следващите 5 години или в дългосрочен план:

**I. План за интегрирано развитие на Столична община за периода 2021 – 2027 г.**, приет на основание чл.21, ал.1, т.12 и ал.2 от Закона за местното самоуправление и местната администрация, чл.13 от Закона за регионалното развитие и чл.21 от Правилника за прилагане на Закона за регионалното развитие с Решение № 749 на Столичния общински съвет от 25.11.2021г. Планът е стратегически документ, който определя средносрочните цели и приоритети и свързаните с тях мерки и действия за устойчиво развитие на общината и връзките ѝ с други общини в съответствие с интегрираната териториална стратегия за развитие на региона за планиране от ниво 2 и Общия устройствен план на общината. Документът осигурява пространствена, времева и фактическа координация и интеграция на различни политики и планови ресурси за постигане на дефинираните цели за трайно подобряване на икономическото, социалното и екологичното състояние на общинската територия. В плана са включени следните мерки, имащи отношение към акустичната среда на Столична община:

***1.1. Ограничаване на шумовото натоварване от големи пътни и улични артерии.***

Целта на мярката е да се ограничат негативните влияния от тежкия трафик по големите пътни и улични артерии, разположени в близост до жилищни зони.

Мярката включва следните действия и/или проектни идеи

- Създаване на шумозащитни бариери в зоните, в които има прекомерно шумово натоварване от големите пътни и улични артерии. В проектите следва да бъдат заложили съчетания от земни насипи и/или други масивни шумозащитни елементи в комбинация с подходящо озеленяване (след анализ), благоприятстващо разсейването на шума и ограничаването на праховото замърсяване съгласно препоръките в екологичната оценка на ОУП.
- Рехабилитация на релсовите пътища с шумово и виброизолационни елементи.
- Поддържане и адаптиране на времевите графици за работа на фирмите, занимаващи се със сметопочистване и сметоизвозване, по начин, щадящ съня на жителите на Столична община.
- Подмяна на контейнерите за битови отпадъци с по-ниско шумови съдове (метални с гумени уплътнения на капака или други).
- Проектиране на защитни растителни пояси около новите комуникационно транспортни артерии съгласно екологичната оценка на ОУП.

### ***1.2. Преминване към нискоемисионен или беземисионен транспорт - обществен и частен.***

Целта на мярката е намаляване на замърсяването на въздуха от транспортния сектор, използващ ископаеми горива.

#### Мярката включва следните действия и/или проектни идеи

- Стимулиране на подмяна на стари и замърсяващи автомобили с нови ниско- или без емисионни. Ясен времеви хоризонт за преминаване към електромобили на обществения, служебния, таксиметровия и логистичния транспорт (куриери, доставки и др.).
- Подобряване на енергийната ефективност и електрификация на градския транспорт.
- Меки мерки за стимулиране на електрификация на частния автопарк - данъчни облекчения и др. стимули за покупка за нисък клас електромобили.
- Постепенно ограничаване и дестимулиране на внос на стари замърсяващи автомобили (след анализ), запазване и развиване на стимули като безплатно паркиране на електроавтомобили.
- Въвеждане на нискоемисионни зони за транспорта след направен анализ и моделиране на въздействието на базата на адекватна и пълна за нуждите на определяне на НЕЗ инвентаризация на емисиите, при необходимост след изграждане на система за събиране и актуално и надлежно събиране на необходимите данни.
- Осигуряване на техническа и административна възможност за контрол, санкциониране, мониторинг на въведена НЕЗ и информирание на обществото за въвеждането и. Промени в национална и местна нормативна база във връзка с въвеждането на НЕЗ.
- Създаване на устройствено обезпечаване на система от позиции за инфраструктура за зареждане на електроавтомобили.

### ***1.3. Доизграждане на велосипедната мрежа и съоръжения и привеждане на съществуващите към нормата.***

Целта на мярката е да се повиши достъпът на гражданите до качествена и безопасна велосипедна инфраструктура. Мярката включва поетапно изграждане на ключовите липсващи елементи от планираната велосипедна мрежа, както и привеждане на вече създадени отсечки към действащите нормативи с приоритет на трасетата с повишен риск от инциденти. Допълваща цел е да се повиши интегрираността на съществуващите отсечки с прилежащите им територии - особено свързаност в кръстовища и места на прекъсване (напр. подлези).

### ***1.4. Развитие на услуги за споделени велосипеди и електрически индивидуални превозни средства (ЕИПС).***

Целта на мярката е да се създаде благоприятна среда за развитие на услуги за споделени велосипеди и електрически индивидуални превозни средства, с което да се допълни системата на обществените превози. Допълваща цел е посредством създаването на допълнителни алтернативи, обслужващи кратки и трудни за обслужване с масов обществен транспорт пътувания, да се допринесе за намаляването на степента на моторизация в Столична община.

#### Мярката включва следните действия и/или проектни идеи

- Създаване и разширяване на система за споделени велосипеди, управлявана от СО;

- Привличане на оператори на споделени свободно стоящи велосипеди и ЕИПС;
- Създаване на правилник за ползване на споделени двуколесни ППС и режим на ползване на общественото пространство за паркиране;
- Въвеждане на ефективни мерки за контрол на паркирането на свободно стоящи двуколесни.

### ***1.5. Подобряване на условията за развитие на споделени превозни средства.***

Цел на мярката е да се създадат подходящи условия за развитие на частни услуги за споделени автомобили, което да допринесе за намаляване на моторизацията в Столична община.

Мярката включва следните действия и/или проектни идеи

- Анализ, проектиране и обособяване на улични и извънулични общински паркоместа, резервирани за споделени автомобили;
- Създаване на платформа за споделени електрически коли за групи от съседни жилищни сгради
- Данъчни стимули за развитие на услуги за споделени МПС;
- Интегриране на услугите за споделени МПС в информационна система за мобилност;
- Интегрирано заплащане на услуги за споделени МПС и обществен транспорт.
- Създаване на партньорство между ЦГМ и фирмите, предлагащи споделени превозни средства (например споделени абонаменти, позволяващи ползване както услугите на ЦГМ, така и на частни оператори; подобряване условията за прекачване и маршрутизиране; съвместни информационни кампании и др.).

### ***1.6. Ускорено изграждане на зарядна инфраструктура за електрически превозни средства.***

Целта на мярката е да се създаде достатъчно гъста мрежа от зарядни станции за електромобили, която да улесни ежедневното им използване в общината и да спомогне за по-бързото им навлизане на пазара.

Мярката включва следните действия и/или проектни идеи

- Проучване, планиране и регулационно обезпечаване на места в имоти публична общинска или частна собственост за изграждане на зарядни станции с приоритет на жилищните структури с високо застрояване и/или плътност, както и на вход/изходите към СО;
- Изграждане на зарядни станции с публичен ресурс или ПЧП;
- Откриване на нови процедури за отдаване на общински имоти за изграждане на зарядна инфраструктура
- Стимулиране на изграждане на зарядни станции към многофамилни жилищни сгради (напр. данъчни облекчения за собствениците);
- Създаване на платформа, управлявана от общината за оперативна съвместимост между различните оператори на зарядна инфраструктура;

Изграждане на зарядна инфраструктура за електрифициране на обществените превози.

## **II. План за действие към Общинска програма за опазване на околната среда до 2027г.**

Програмата за опазване на околната среда на Столична община до 2027г. е изложение на основните цели и задачи на Общината в областта на опазване на околната среда. В Плана за действие към Общинската програма в Специфична стратегическа цел 5 “Да се предотврати или намали вредното въздействие на физичните фактори шум, йонизиращи и нейонизиращи лъчения.“, са предвидени следните мерки:

II. 1. Отчитане на фактор Шум и изискване на необходимите шумозащитни мерки, при проектиране на обекти с обществено предназначение. Акустично обследване и изследване на зоните за бъдещо развитие от Интегриран план за градско възстановяване и развитие на гр. София.;

II. 2. Инспектиране на откритите строителни площадки на територията на Столична община по отношение на спазване на нормативните изисквания към шума на машините и съоръженията, работещи на открито, както и спазване на дневните и нощните норми за шум. При необходимост, да се изисква поставяне на временни шумозащитни екрани, особено при наложителна работа през вечерния и нощния период.

II.3. Подобряване на рекреационните функции на парковете за широко обществено ползване и осигуряването в тях на изпълнение на препоръките на Световната здравна организация за допустими нива на шума в зони за почивка, чрез: Планиране на шумозаглушителни пояси в покрайнините на парковете; Недопускане на дейности, повишаващи шумовото натоварване в границите на парковете; Прилагане на управленски мерки за намаляване на шума.

## **III. Комплексна програма за подобряване качеството на атмосферния въздух в Столична община за периода 2021 – 2026 г., приета с Решение № 204/22.04.2021г. на Столичен общински съвет.**

В Програмата са включени и мерки, имащи отношение към намаляване на шума в околната среда, а именно:

III.1. Доставка на нов екологичен подвижен състав за обществения транспорт (трамваи, тролейбуси, автобуси, специализирани автомобили) и зарядна и друга съпътстваща инфраструктура;

III.2. Изграждане на мрежа от общински станции за ЕПС на територията на града – в публични имоти, обществени сгради, районни администрации и т.н. – 70 броя (в допълнение на частните инициативи на бизнеса);

III.3. Ремонтни дейности за поддържане в добро състояние на пътната настилка на улици и булеварди.

III.4. Въвеждане на зони с ниски емисии за транспорт и осигуряване на необходимото оборудване, софтуер и платформа за визуализация, управление и информираност в реално време, относно въведените регулации, съгласно Наредбата за създаване на зони с ниски емисии на вредни вещества в атмосферния въздух на територията на СО.

**15. Финансова информация, ако има такава, бюджетни пера, ефективност на разходите. (м. 15 според чл. 17 (1) от Наредба за изискванията към разработването и съдържанието на Стратегическите Карти за Шум и към Плановете за действие)**

№	Пълно наименование на мярката	Кратко описание	Изпълните ли	Индикативен бюджет	Срок за изпълнение
1.	Ограничаване на шумовото натоварване от големи пътни и улични артерии	Целта на мярката е да се ограничат негативните влияния от тежкия трафик по големите пътни и улични артерии, разположени в близост до жилищни зони.	НПО	8 550 000	7 години.
2.	Преминаване към нискоемисионен или беземисионен транспорт - обществен и частен	Намаляване на замърсяването на въздуха от транспортния сектор, използващ изкопаеми горива.	Направлен ие "Транспорт и градска мобилност"	30 000 000	4 години
3.	Доизграждане на велосипедната мрежа и съоръжения и привеждане на съществуващите към нормата	Целта на мярката е да се повиши достъпът на гражданите до качествена и безопасна велосипедна инфраструктура. Мярката включва поетапно изграждане на ключовите липсващи елементи от планираната велосипедна мрежа, както и привеждане на вече създадени отсечки към действащите нормативи с приоритет на трасетата с повишен риск от инциденти. Допълваща цел е да се повиши интегрираността на съществуващите отсечки с прилежащите им територии - особено свързаност в кръстовища и места на прекъсване (напр. подлези).	Направлен ие "Обществено строителство", Направлен ие "Транспорт и градска мобилност"	65 000 000	7 години
4.	Развитие на услуги за споделени велосипеди и електрически индивидуални превозни средства (ЕИПС)	Целта на мярката е да се създаде благоприятна среда за развитие на услуги за споделени велосипеди и електрически индивидуални превозни средства, с което да се допълни системата на обществените превози.	Направлен ие "Транспорт и градска мобилност"	2 600 000	7 години

		Допълваща цел е посредством създаването на допълнителни алтернативи, обслужващи кратки и трудни за обслужване с масов обществен транспорт пътувания, да се допринесе за намаляването на степента на моторизация в Столична община.			
5.	Подобряване на условията за развитие на споделени превозни средства	Цел на мярката е да се създадат подходящи условия за развитие на частни услуги за споделени автомобили, което да допринесе за намаляване на моторизацията в Столична община.	Направлен ие "Транспорт", ЦГМ	1 000 000	7 години
6.	Ускорено изграждане на зарядна инфраструктура за електрически превозни средства	Целта на мярката е да се създаде достатъчно гъста мрежа от зарядни станции за електромобили, която да улесни ежедневно им използване в общината и да спомогне за по бързото им навлизане на пазара.	Направлен ие "Транспорт и градска мобилност", Направлен ие "Обществено строителство"	3 500 000	7 години
7.	Изграждане на улично озеленяване за по-добра свързаност на зелената система и подобряване на безопасността и и микроклиматичните условия чрез интегриране на подходящи растителни видове	Мярката има за цел да стимулира развитието и устойчивостта на уличното озеленяване чрез интегриране на подходящи за съответните условия дървесни и храстови видове и повишаване на свързаността на зелената система.	Направлен ие „Зелена система, екология и земеползване“ (дирекция „Зелена система“), Направлен ие "Транспорт и градска мобилност"	15 000 000	7 години
8.	Доставка на нов екологичен подвижен състав за обществения транспорт (трамваи, тролейбуси,	Целта на мярката е подобряване качеството на атмосферния въздух, като същевременно ще допринесе за подобряване на акустичната среда в	Дирекция „Транспорт“, Столичен електротранспорт ЕАД,	177 900 000	до 2027г.

	автобуси, специализирани автомобили) и зарядна и друга съпътстваща инфраструктура	общината.	Столичен автотранспорт ЕАД		
9.	Изграждане на мрежа от общински станции за ЕПС на територията на града – в публични имоти, обществени сгради, районни администрации и т.н. – 70 броя (в допълнение на частните инициативи на бизнеса);	Целта на мярката е подобряване качеството на атмосферния въздух, като същевременно ще допринесе за подобряване на акустичната среда в общината.	Дирекция „Инвестиционно планиране, проучване и възлагане“	490 000	до 2027г.
10.	Ремонтни дейности за поддържане в добро състояние на пътната настилка на улици и булеварди.	Целта на мярката е подобряване качеството на атмосферния въздух, като същевременно ще допринесе за подобряване на акустичната среда в общината.	Дирекция „Инвестиционно планиране, проучване и възлагане“, Районни администрации – за ремонт на квартални улици в съответствие с решението на СОС.	120 000 000	до 2027г.

**16. Критерии за оценка на изпълнението и очакваните резултати от плана за действие. Индикатори за изпълнение на всяка мярка от плана за действие и очаквани резултати. (т. 16 според чл. 17 (1) от Наредба за изискванията към разработването и съдържанието на Стратегическите Карти за Шум и към Плановете за действие)**

А. Индикатор № 1: Тегловен коефициент за ефекта на редукция на надграничното тотално ошумяване на площта в района на анализ, в % - ТКредА.

Изчисление на коефициента:  $TKредА = \frac{KA1 - KA2}{KA1} \times 100$ , където КА1 е общата надгранично ошумена площ в кв.м - в района на анализ преди прилагане на предлаганата конкретна обезшумителна мярка, а КА2 е общата надгранично ошумена площ в кв.м - в района на анализ след прилагане на мярката.

Б. Индикатор № 2: Тегловен коефициент за ефекта на редукция на надграничната тотална шумова експозиция на броя население (обитатели) в района на анализ, в % - ТКредБ.

Изчисление на коефициента:  $TKредБ = \frac{KB1 - KB2}{KB1} \times 100$ , където KB1 е общият брой население с надгранично ошумяване - в района на анализ преди прилагане на предлаганата конкретна обезшумителна мярка, а KB2 е общият брой население с надгранично ошумяване - в района на анализ след прилагане на мярката.

Подробно визуализирано представяне на индикаторите за изпълнение на всяка мярка от плана за действие и очакваните резултати са показани графично в т. 13, таблица за: *Оценка, визуализация и изчисления на ефекта от предлаганите мерки и планове за действие (в краткосрочен аспект).*

**17. Резюме не по-дълго от 10 страници. (т. 17 според чл. 17 (1) от Наредба за изискванията към разработването и съдържанието на Стратегическите Карти за Шум и към Плановете за действие)**

Следва... (след провеждане на обществено обсъждане).