

СТАНОВИЩЕ

по предложенията, препоръките, мненията и възраженията в резултат от проведени обществени обсъждания на Доклад за ОВОС на инвестиционно предложение за „Изграждане на нов пътнически терминал - Терминал 3 с прилежаща обслужваща инфраструктура, нов транспортен център и промяна на обслужваща инфраструктура на Летищен Комплекс – София“, разположен на територията на Столична Община”

от Възложителя „СОФ КЪНЕКТ“ ЕАД

гр. София 1540, област София, Столична община, район Слатина,
бул. „Христофор Колумб“ № 1, Летище „Васил Левски“
тел. 02 937 2056; факс: 02 937 2010; email: office@sof-connect.com

Във връзка с проведени обществени обсъждания и **на основание чл. 17, ал. 5 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда** изразяваме следното становище:

Организираните от нас срещи обществени обсъждания на Доклад за ОВОС, се проведеха, както следва:

- на 14.04.2026 г. от 09.00 до 13.00 часа в Район Искър, „Дом на Културата „Искър“, Камерна зала, на адрес бул. „Кръстю Пастухов“ № 23;
- на 22.04.2026 г. от 09:00 до 13:00 часа Район Слатина, Заседателна зала 308, на адрес: бул. „Шипченски проход“ № 67;
- на 22.04.2026 г. от 14.00 до 18:00 часа в Район Кремиковци, в заседателната зала на общината, на адрес: ул. „Челопешко шосе“ № 267, вх. Б;
- на 23.04.2026 г. от 18:00 часа в Район Подуяне, в сградата на 49 ОУ “Бенито Хуарес“ на адрес ул. „Константин Фотинов“ 4;
- на 24.04.2026 г., от 10.00 до 13:00 часа в Столична Община, гр. София, Заседателната зала на Общински съвет, ет. 5, на адрес ул. „Московска“ № 33.

В началото на всяко обществено обсъждане:

- Модераторът представя дневния ред и регламента за задаване на въпроси и изразяване на мнения и предложения
- Представителят на „СОФ Кънект“ ЕАД (СОФ Кънект) - Владимир Димитров, Програмен директор за Терминал 3, представя презентация с основните параметри на инвестиционното предложение (ИП), фазите на изпълнение и дейностите по предстоящото строителство
- Ръководителят на екипа, изготвил доклада за ОВОС (ДОВОС), г-жа Нина Стоянова, чрез презентация запознава присъстващите със съдържанието на ДОВОС, направените оценки и заключения.

В презентацията е направена характеристика на околната среда и са представени резултатите от оценката относно очакваните въздействия върху всички компоненти и фактори на околната среда и здравето на хората при реализация на ИП, като при оценката са взети предвид възможно най-тежките сценарии за развитието на проекта, т.е. достигане на максимален капацитет от 18,5 милиона пътници през 2055 година и всички моделирания, изчисления, анализи и прогнози за потенциалните въздействия са направени при най-тежки условия на натоварване на средата. Не се очакват неблагоприятни въздействия върху подземните и повърхностните води, почвите, ландшафта, биологичното разнообразие, подземните недра и културно-историческото наследство. Отпадъците ще бъдат в по-големи количества, но това няма да промени утвърдените и законосъобразни начини за управление на отпадъците съгласно внедрената програма за управление на отпадъците. По отношение на опасните химични вещества и смеси, рисковият потенциал, който в момента е определен като нисък, няма да се промени.

Няма да има промяна в качеството на атмосферния въздух в района на летищния комплекс и в близките населени места. Ще има временно емитиране на прах и други замърсители по време на строителството, но въздействието е временно и не е значително.

Шумът е идентифициран като едно от най-значимите вторични въздействия, свързани с очакваното нарастване на трафика в резултат от строителството и от експлоатацията. По време на строителството въздействието ще е временно предимно от строителната техника. По време на експлоатацията на Терминал 3 ще има увеличаване на трафика. Разработени са специални модели по утвърдени методики за оценка на риска за здравето на хората, които са направени при най-тежките условия за натоварване с перспективата от 2055 г. Идентифицирани са някои превишения на нормите, които биха настъпили и за да бъдат компенсирани, в отделен раздел на доклада са предложени смекчаващи мерки, като е наблегнато на факта за проследяемост, мониторинг и контрол върху тяхното прилагане. В случай, че този мониторинг и контрол на мерките покажат, че не се постигнат очакваните резултати, могат да се наложат и коригиращи действия спрямо текущите мерки от летището. Очаква се при изпълнение на програмата от мерки в крайна сметка няма да има значимо отрицателно въздействие върху здравето на хората в резултат от увеличаването на пътническия поток.

Предвидените дейности по реализация на ИП отговарят напълно на нормативните изисквания на българското законодателство по околна среда. На база извършените анализи, прогнози и оценки в доклада са предложени мерки, които да гарантират екологична експлоатация на новия пътнически терминал - Терминал 3 с прилежаща обслужваща инфраструктура, нов транспортен център и промяна на обслужваща инфраструктура на Летищен Комплекс – София и да

минимизират отрицателните въздействия до нива, предвидени в нормативните документи на страната и ЕС.

- Представителят на СОФ Кънект - г-жа Антоанета Стоянова, Директор „Устойчиво развитие/ESG“ представя ползите от реализирането на ИП за столицата и страната.

Новата сграда на Терминал 3 се изгражда въз основа на концесионен договор, сключен с Министерството на транспорта. Новият терминал е необходим за осигуряване на съответствие с новите изисквания за сигурност и безопасност на пътниците и на полетите и да може обединената сграда Терминал 2-Терминал 3 да поеме нарастващия трафик, който е анализиран в доклада по ОВОС, тъй като Терминал 1 е построен през 1937 година и е историческа сграда по своята стойност, но не може да бъде ремонтиран и да бъде приведен в съответствие със съвременните изисквания. Ще бъдат подобрени сградните инсталации, ще се модернизира техниката, ще се подобри обслужването на пътниците. Новата сграда ще бъде в съответствие с изискванията на стандарт за зелени сгради, който се нарича BREEAM, ще бъде сертифицирана поетапно - първоначално като проект, след това и при експлоатация. Сертификацията ще се поддържа през целия период на концесията. Ще е улеснен достъпа чрез обществен транспорт – метро и автобус, няма да има необходимост от трансфер между терминалите. Ще се подобри комфортът на пътниците в новата модерна сграда - ще се изградят допълнителни търговски площи, вече са пуснати в експлоатация нови паркинги с над 1000 места, ремонтиран и пуснат в експлоатация е многоетажният паркинг. Развитието на летището и подобряването на свързаността ще спомогнат за привличането на нови бизнеси и подобряване на благосъстоянието на целият град. Авиационният бизнес допринасят за около 5% от БВП на икономиката.

- Модераторът на обществените обсъждания дава думата на присъстващите за въпроси, мнения и становища.

Поставени въпроси и дадени отговори по време на:

Проведено на 14.04.2026 г. от 09.00 часа в Район Искър, „Дом на Културата „Искър“, Камерна зала, на адрес бул. „Кръстю Пастухов“ № 23 обществено обсъждане

Съгласно нормативните изисквания е осигурен достъп до ДОВОС на всички заинтересовани страни, включително и на жителите на района, в сградата на Район Искър-СО в 30-дневен срок преди датата на общественото обсъждане. Предоставена е възможност за подаване на становища в определения срок от *Наредбата за ОВОС*. Писмени становища не са постъпили в район Искър-СО за периода от осигуряване на достъп до ДОВОС до провеждане на срещата за обществено обсъждане.

Въпрос зададе г-жа Сийка Терзиева, гл. експерт „Благоустройство и екология“ в районна администрация „Искър“, свързан с живущите в района.

„Какви мерки са взети за намаляване шумовото натоварване по бул. „Брюксел“ от транспортните средства, защото както се посочи при представянето на ИП се увеличава броят на пътниците и съответно автомобилният поток? Бул. „Брюксел“ е основен транспортен достъп до летището. Знам, че в момента има шумоизолиращи панели. Предполагам, че ще продължи тяхното поддържане и ремонт при необходимост.“

Г-н Владимир Димитров отговори, че както вече е споменал, летищният комплекс се разраства поетапно и съответно натоварването с пасажери и пътни превозни средства във времето също ще се увеличава. От страна на „СОФ Кънект“ ЕАД (СОФ Кънект) е направено необходимото да се минимизира трафикът по време на строителството. По отношение на шума от трафика по бул. „Брюксел“ се работи съвместно със Столична община, в чийто планове влиза развитие на нови връзки с бул. „Ботевградско шосе“ и връзка на летищния комплекс с Околовръстния път. Всичко това е предвидено за след 2045 г. Съвсем накратко това са мерките, които могат да бъдат взети, но мерките, които от своя страна СОФ Кънект може да вземе са ограничени, тъй като са само в рамките на площта, която управлява.

Г-н Ивайло Предъев — експерт по шум и рискови енергийни източници от екипа, изготвил Доклада за ОВОС, добави, че в доклада са направили изчисления при увеличение на автомобилния поток, включително при най-неблагоприятния сценарий: 2055 г. Взет е предвид съществуващият шумозащитен екран. Заключение е, че няма да има превишаване на граничните стойности за шум в най-близките жилищни сгради на около 20-25 м от бул. „Брюксел“. Изчисленията, които са направени са по утвърдена методика, която се използва в България.

След последните изказвания не постъпиха други въпроси от страна на присъстващите.

По време на срещата за обществено обсъждане на Доклада за ОВОС не бяха депозиран писмени становища относно инвестиционно предложение „Изграждане на нов пътнически терминал - Терминал 3 с прилежаща обслужваща инфраструктура, нов транспортен център и промяна на обслужваща инфраструктура на Летищен Комплекс — София“, разположен на територията на Столична община, с възложител СОФ Кънект.

Други предложения, препоръки, мнения и възражения в резултат от обществено обсъждане в район „Искър“ на доклада за ОВОС на инвестиционно предложение за „Изграждане на нов пътнически терминал - Терминал 3 с прилежаща обслужваща инфраструктура, нов транспортен център и промяна на обслужваща инфраструктура на Летищен Комплекс — София“, разположен на територията на Столична община не са получени.

На проведеното на 22.04.2026 г., от 09:00 часа в Район Слатина, Заседателна зала 308, на адрес: бул. „Шипченски проход“ № 67 обществено обсъждане

Съгласно нормативните изисквания е осигурен достъп до ДОВОС на всички заинтересовани страни, включително и на жителите на района, в сградата на Район Слатина-СО в 30-дневен срок преди датата на общественото обсъждане. Предоставена е възможност за подаване на становища в определения срок от *Наредбата за ОВОС*. Писмени становища не са постъпили в район Слатина-СО за периода от осигуряване на достъп до ДОВОС до провеждане на срещата за обществено обсъждане.

Въпрос зададе арх. Илиева: На какъв етап е строителната документация и разрешение за строеж?

Отговор от Владимир Димитров - на идейна фаза, а разрешението се очаква да излезе до края на 2026 г. - началото на строително-монтажните дейности се очаква да е през 2027г.

На въпроса за шумовото замърсяване

Отговор от Ивайло Предъев - най-засегнати ще са кварталите в район Подуяне.

На въпроса за предвиждане на обществения транспорт

Отговор от Владимир Димитров: Решението е на Столична община, и в момента Летище София се обслужва от градски транспорт - автобус № 84 и метро. Само в процеса на строителство ще има отделен вход, обръщане посоката на улица „Мария Атанасова“, която ще бъде използвана единствено и само за подход към временно селище на транспортна и строителна техника.

Г-н Г. Чурков зададе въпрос за сертифициране на сградата на Терминал 3 от гледна точка на екологията.

Отговор от Антоанета Стоянова: Новата сграда ще бъде сертифицирана на ниво проектиране, технически проект, след което ще бъде сертифицирана след приключване на строителството по стандарта BREEAM, при спазване на всички изисквания.

Г-жа П. Димова постави въпрос за облагородяване и озеленяване на прилежащите площи.

Отговор от Владимир Димитров и Антоанета Стоянова: Ще изпълнява всички критерии и норми за озеленяване, но няма да е голямо, съобразено с настоящата територия на Летище София. Новото озеленяване е в рамките до комплекса на терминал 3. Основно, друго озеленяване се предвижда на покрива на закрития паркинг, който беше рехабилитиран. Парковата среда ще се подобрява с цел достъпност, удобство и подобряване на условията за провеждане на събития за гражданите.

По време на срещата за обществено обсъждане на Доклада за ОВОС не бяха депозирани писмени становища относно инвестиционно предложение „Изграждане на нов пътнически терминал - Терминал 3 с прилежаща обслужваща инфраструктура, нов транспортен център и промяна на обслужваща инфраструктура на Летищен Комплекс — София“, разположен на територията на Столична община, с възложител СОФ Кънект.

Проведено на 22.04.2026 г, от 14.00 часа в Район Кремиковци, в заседателната зала на общината, на адрес: ул. „Челопешко шосе“ № 267, вх. Б обществено обсъждане

Съгласно нормативните изисквания е осигурен достъп до ДОВОС на всички заинтересовани страни, включително и на жителите на района, в сградата на Район Кремиковци-СО в 30-дневен срок преди датата на общественото обсъждане. Предоставена е възможност за подаване на становища в определения срок от *Наредбата за ОВОС*. Писмени становища не са постъпили в район Кремиковци-СО за периода от осигуряване на достъп до ДОВОС до провеждане на срещата за обществено обсъждане.

Въпроси зададе г-жа Владислава Владимирова от кв. Враждебна, м. Нова махала посочи, че живее в непосредствена близост до светлините за подход на пистата и постави следните въпроси:

Има ли отделна оценка за шума за сградите, които са в непосредствена близост на 140 м от оградата за насочващите светлини и на около 250 метра до ограда на пистата. Многократно е подавала питания към СОФ Кънект, към Столична община, към РИОКОЗ и други институции, към полицията и т.н. Отговорите са лаконични.

В коя шумова зона попада конкретно района, в който е жилището й?
Как ще се промени шумовото натоварване след увеличението на полетите? В момента особено голям шум вдигат военните самолети, правила е записи на излитания и кацания.

Отговор от Ивайло Предъев - експерт по шум, атмосферен въздух и рискови енергийни източници:

Изчисленията, които са направени в доклада за ОВОС по отношение на шума, са за целия район, който е засегнат, не са за конкретно място. Най-близките зони са засегнати, а в споменатата има превишаване на граничните стойности. Логично е да се очаква да има увеличаване на шума в тази зона (с нарастване на трафика). Предложени са мерки, които не са пряко насочени към Терминал 3, тъй като той няма пряко отношение към полетите. Направени са най-неблагоприятните изчисления на шума, в близките райони, особено на запад спрямо летище София, положението е по-тежко, източно е малко по-добре. По отношение на военните полети, тъй като летището не е военно летище, те няма да се провеждат редовно.

Г-жа Владимирова коментира, че военните самолети е споменала заради това, че двигателите са различни от двигателите на пътническите самолети, но това не изключва шума от останалите самолети, които прелитат на 30-40 метра от земята при кацане. Кошмарно е, особено при големите товарни самолети. Тя е подавала много жалби и подчерта, че трябва да се знае, че на 140 метра от оградата живеят хора.

Отговор от Ивайло Предъев - в този случай е трудно да се предложи директна мярка като шумозащитен екран, защото няма да е ефективна. Основна мярка в случая е свързана с планиране на полетите - да се ограничат полетите на шумните самолети през нощта. В бъдеще въздушният флот ще има по-голям процент самолети с по-ниски шумови емисии.

Г-н Атанас Борисов от кв. Левски взе думата при неспазване на регламента за въпроси и мнения. Той каза, че това е денонощен кошмар, шум и стрес, всеки ден, по цял ден, абсолютно нарушение на всички стандарти.

Г-жа Рашева му напомни какъв е редът за задаване на въпроси и изказване на мнения, и помоли задаваните въпроси да бъдат предварително обмислени и формулирани.

Г-н Борисов продължи с изказването си - шумът е основното нещо, което влияе на нервната система на човека и от там идват всички болести. Вибрациите и шума от самолети повреждат покрива и мазилката на къщата му, пречат на

съня, което води до непълноценност при работа, здравето се уврежда. Подава жалби и подписки, не са променени коридорите на самолетите, вече минават по 100-120 на ден.

Отговор от г-жа Нина Стоянова – г-жа Стоянова припомни основните мерки и заключения в ДОВОС. Тя посочи, че на шума е отделено най-голямо внимание, защото екипът знае за проблемите на гражданите. В него има двама лекари, които се занимават с проблемите на човешкото здраве в резултат на такива интервенции. Обследването на шума в ДОВОС е на много големи територии. Важно е изпълнението на предложените последователни, взаимосвързани мерки, които трябва да доведат до облекчаване на ситуацията. Те са доста като брой и вид, екипът е предложил и настоява пред министъра на околната среда и водите да ги приеме и да бъде извършван постоянен мониторинг по прилагането на мерките. Важен е и контролът на гражданско общество. Ако тези мерки не са достатъчни, да се премине към други компенсиращи мерки. Не става дума за финансови компенсации, а за ограничаване на дискомфорта от проблемите на околната среда. Една от предложените мерки е да има данни постоянен мониторинг на шума и гражданите да виждат превишения, когато има такива. Закриването на летището не е вариант за София, това е крайна и нереалистична мярка. Трябва да се намери баланса между инвестицията и здравето на хората.

Г-н Борисов предложи да се установи часова зона без полети над града, например от два до четири, от два до десет. Той каза, че въпреки, че полетите са били забранени от 12 до 6, от 2024 г. Столична община е разрешила и нощните полети и се спи прелитат самолети. Децата не могат да спят през деня.

Г-жа Н. Стоянова посочи, че една от предложените в ДОВОС мерки е именно ограничаване на нощните полети, за да има спокоен сън.

Г-жа Рашева подкани г-н Борисов да формулира конкретен въпрос или мнение.

Г-н Борисов каза, че желае да спи спокойно в собствената си къща без да ми мина ват самолети през три минути. Военните самолети като са летели през тридесет секунди по три-пет, един след друг няколко с четири двигателя, реактивни. Ако има пилотска грешка ще стане катастрофа

Г-жа Рашева отбеляза, че това не е тема на настоящото обсъждане.

Въпреки това, г-н Борисов продължи изказванията си, като изреди проблемите с липсата на здрав сън, каза, цялата къща на пет етажа трепери като прелети самолет.

Г-жа Н. Стоянова отново напомни, че в ДОВОС са предложени десетина мерки за намаляване въздействието на шума и се надява от тях да има позитивен резултат и гражданите да се почувстват спокойни.

Г-жа Рашева напомни, че след днешното обществено обсъждане има възможност още 3 работни дни за даване на становище от гражданите. Тя му предложи да се запознае с мерките в доклада. Мейлите, на които може да се подаде становище са посочени в документите, които всеки гражданин получи при влизането си. Г-н Борисов продължи да говори, като попита има ли гаранция, че няма да падне самолет „на главата му“ всеки един момент.

Г-жа Рашева отново напомни на г-н Борисов, че това не е темата на днешното обсъждане, а влиянието върху околната среда. Тя пак го подкани да формулира въпрос. Г-жа Владимирова от кв. Враждебна, м. Нова махала, зададе въпрос относно гражданския контрол, който може да се осъществи впоследствие. Тя се е опитала да организира замерване на шума с частно финансиране, но три лаборатории са отказали да го извършат. Как могат граждани да осъществят контролно замерване при положение, че им отказват от частни лаборатории.

Г-жа Н. Стоянова отговори, че СОФ Кънект разполага със собствена мониторингова система, като в доклада е предложено допълнително да се инсталират 2 терминала, съобразено с точките на най-силно въздействие. Друго предложение е да се изгради публичен интернет достъп до системата за мониторинг на шума на СОФ Кънект и всички да имат непрестанен достъп до тази система. По отношение на ограничаване на нощния шум е предложено между 22 и 6 часа да се забранят операциите с най-шумните летателни средства. Други мерки, прилагани в миналото, отново са предложени - където това би помогнало - да се извърши диференцирана подмяна на дограми.

Г-жа А. Стоянова добави, че към доклада са предложени списък с мерки. В техния финален вид те ще бъдат записани в решението, което ще бъде дадено от компетентния орган: МОСВ. След излизането на решението са необходими няколко допълнителни оценки и проучвания във връзка с мерките в конкретните райони, които могат да определят кои са районите и сградите с най-силно въздействие. И само тогава може да бъде оповестен списъка от конкретна програма с мерки, което наистина Ви касае. Друго, което се изпълнява в момента, въпреки че още не е излязло решението, подготвя се една платформа, тя се казва WebTrak, на която ще се вижда почти в реално време, може би с 10 - 15 минути закъснение, действителните полети, които минават и отчетения шум от съответния терминал.

Г-жа Рашева попита къде трябва да се следи за оповестяване на списъка със засегнати сгради.

Г-жа А. Стоянова отговори, че общността ще бъде своевременно информирана, чрез интернет сайта на летището и чрез общините. Тя добави, че има статистика, която показва, че в източна посока излитат около 55% от полетите.

Г-жа Н. Стоянова попита г-н Борисов има ли други предложения за мерки, освен ограничаване на нощните полети.

Г-н Борисов отново каза, че вследствие на прелитанията на самолети се е повредил покривът му и е дал 25 хил. лева за ремонт.

Г-жа Н. Стоянова отговори, че причината за щетите трябва да се установи с техническа експертиза - дали са от физическо въздействие или лошо строителство и попита г-н Борисов има ли други предложения.

Г-н Борисов отговори, че са правени много предложения, но отговорите са едни и същи. Той не иска самолети да минават по улицата.

След последните изказвания **не** постъпиха други въпроси от страна на присъстващите.

По време на срещата за обществено обсъждане на Доклада за ОВОС не бяха депозиран писмени становища относно инвестиционно предложение „Изграждане на нов пътнически терминал - Терминал 3 с прилежаща обслужваща инфраструктура, нов транспортен център и промяна на обслужваща инфраструктура на Летищен Комплекс - София“, разположен на територията на Столична община, с възложител „СОФ Кънект“

Проведено на 23.04.2026 г. от 18:00 часа в Район Подуяне, в сградата на 49 ОУ „Бенито Хуарес“ на адрес ул. „Константин Фотинов“ № 4
обществено обсъждане

Съгласно нормативните изисквания е осигурен достъп до ДОВОС на всички заинтересовани страни, включително и на жителите на района, в сградата на Район Подуяне-СО в 30-дневен срок преди датата на общественото обсъждане. Предоставена е възможност за подаване на становища в определения срок от *Наредбата за ОВОС*. Писмени становища не са постъпили в район Подуяне-СО за периода от осигуряване на достъп до ДОВОС до провеждане на срещата за обществено обсъждане.

Въпрос от Филип Дамянов: Не само жител съм, а и работещ в район „Подуяне“. Тъй като ние сме изразили становище от администрацията и се радвам, че е разгледано. Имам едно предложение относно шума, защото всички нас точно това ни интересува. Защото в момента няма действаща нормативна уредба и законодателство, с което да глобите даден нарушител, че превишава нормите за шума. Моето предложение е такава уредба да се създаде и този фонд да се използва за обезщетяване жители на райони Подуяне, Кремиковци с нова дограма, шумоизолация. Тъй като ние хубаво правим мониторинг, но какво от това? Това не повишава качеството ни на живот. Реално да има ефект от този мониторинг.

Отговор от Антоанета Стоянова: Вие сте напълно прав, че няма нормативна уредба, която да позволява на който и да било орган, който да глоби авиокомпания за това, че нейните самолети надвишават нормите. Това, което правим ние като летищен оператор, понеже имаме достъп до информацията от системата за мониторинг на шума, е да изготвяме статистика и отчети, които се публикуват при нас и се информира Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“. Но освен да информираме авиокомпаниите, че техните полети са надвишили шума, други правомощия нямаме. Необходима е законодателна инициатива от органите, които имат право на такава, така че освен в нашите ръце е и във Вашите и Вие може да настоявате и да предлагате подобни мерки.

Въпрос от Димитър Димитров: През 2009 г. е приет ОУП на София със съпътстващ го доклад по ОВОС, изготвен тогава. В този доклад по ОВОС просто не чух тук да се говори за оценка, а не се показват нещата такива, каквито са. Оценката, която беше правена преди това за летищния терминал, беше отрицателна, с препоръки не само да се изгради трета коса писта, а и да се намери ново място на летището. Защото оценката на риска, която не виждам тук, което е едно некоректно отношение към гражданите на София. Оценката на риска е това, че всички тези самолети, които кацат от запад, започват да снижават от нищото над града. Къде е рискът? Няма. Къде е шумът? Къде е замърсяването? Няма. Аз после ще взема отношение, но искам въпроси, които са особено съществени. Къде е рискът? Няма. Къде е шумът? Къде е замърсяването? Няма. Аз после ще взема отношение, но имам въпроси, които са особено съществени.

Отговор от Нина Стоянова: В един нарочен раздел накрая на документа, на страница 425, изрично са посочени тези документи, които са използвани при оценката на здравно-хигиенните аспекти. Първият от тях е Общият устройствен план на Столична община. Няма да ви изброявам останалите, защото те са много наистина. И искам да ви уверя, че ние не правим оценки на парче. Това,

което правим с екипа — и с това започна и моята презентация — е едно дълбоко проучване за текущото състояние на околната среда, което обхваща всички налични статистики и бюлетини официални в тази държава, които ни дават параметрите на текущото състояние по компоненти и фактори на околната среда.

Димитър Димитров: А оценките за състоянието психологическото на човека?

Отговор от Нина Стоянова: Това, което сме направили, не е само да вземем резултатите от Общия устройствен план, а професор Жени Стайкова, която е правила тази оценка, участва и в нашия екип. Тя участва и в оценката на въздействието при предходното разширение. Същият човек, който тогава е правил оценката, участва и сега. Тоест познанието, което е натрупано през тези години, не се е загубило, а се използва. Не случайно обърнахме внимание на всички тези мерки, които ние сме формулирали въз основа на предложенията на районните администрации и резултатите от анализите, които ние самите сме достигнали. И те са насочени към компенсиране, намаляване, смекчаване на потенциалните въздействия, които сме идентифицирали. По никакъв начин не казваме, че летището няма въздействие. Напротив! Текущото състояние е обследвано на около 50 страници. По всички методики и правила за извършване на този анализ. Както казах проф. Стайкова не е случаен учен.

Отговор от Владимир Димитров: Аз мога да отговоря на втората част от въпроса на господина. Относно свързаността на терминалната сграда с останалата част от страната, летищен комплекс София и „СОФ Кънект“ работят съвместно със Столична община. В плановите на Столична община, разработвани във времето паралелно с развитието на терминалната сграда, се предвижда осъществяване на връзка с Околовръстен път София, както и разширяване на настоящата връзка с Ботевградско шосе. Така че връзките се мислят и от Столична община в рамките на така нареченият трафик анализ, които се правят паралелно и от нас, и от Столична община.

Въпрос от Десислава Георгиева: По професия съм авиационен психолог и ежедневно се занимавам с въпроси на авиацията. Това, което конкретно ме интересува е освен, че работя в авиационната сфера живея до западния край на пистата и има ли данни колко е нивото на шумовото замърсяване към момента, защото над 70 децибела е опасно за здравето на хората, така че аз ежедневно съм изложена на този риск. Вторият ми въпрос натовареността на източната тангента сутрин, аз стигам за половин час. Този проблем, който е дългогодишен в какви измерения би могъл да се реши съвсем конструктивно рамките на възможното и по-кратки срокове?

Отговор от Антоанета Стоянова: В момента има разположени пет терминала за мониторинг на шума, на точки, определени от авиационни експерти. Записва се постоянно. Има записи за нивата на шум. Периодични отчети се изготвят и се публикуват включително и на страницата на „СОФ Кънект“, така че нивата на шума са известни. Мерките, които са предложени от колегите в доклада по ОВОС, те са адресирани към всички, които са засегнати от нивата на шум. Според извършената оценка на шума, така че няма как да останат извън тези мерки живущите от източния край. Другият Ви въпрос беше за източната тангента. Тя се намира извън концесионната територия и не е обект на дейността и на инвестицията на концесионера. Доколкото ми е известно, доколкото и Владимир спомена, има планове на общината за реконструкция на този път.

Отговор от Владимир Димитров: Абсолютно права сте. С натоварването на летищният комплекс се увеличава и трафика и затова е изготвен комплексен анализ на трафика и е предоставен на Столична община с мерки, които ние казваме какво би следвало да се включи, за да може веднъж да се инвестира нашето инвестиционно намерение, тъй като ние плащаме концесионна такса на базата на определени параметри и пътнико потока е от значение за нас, но и ние правим препоръки какво трябва да се случи с околната инфраструктура, но е изцяло в правомощията на Столична община да определя нейните инвестиционни намерения и дали тя би се съобразила с трафик-анализ данни или не. Така, че развитието скоростната тангента и околната съпътстваща е изцяло извън наш контрол.

Отговор от Нина Стоянова: В анализа на текущото състояние по-скоро фактора шум и другите фактори, които сме разгледали има картен материал в който може да видите текущите мониторингови пунктове за шума. Те са залегнали в основата нашите прогнози за въздействие, т.е. в началото на доклада може да видите текущото състояние и текущите данни, а в края може да видите нашите прогнози, включително има онагледени няколко фигури, които дават визуализация на разпространението на шума в резултат на увеличеният трафик както казах при най-тежката прогноза 2055 г.: 18,6 млн. пътника. Така че това го има визуализирано къде се намират, съответно да прецените до каква степен са близки до Вас и биха ли могли да послужат тези данни конкретно за Вас.

Отговор от Ивайло Предъев: И аз да добавя нещо. Като гражданин на София лично и аз също съм засегнат от трафика и само мога да кажа, че все по-зле ще става София, но летище София няма никакво отношение.

Въпрос от Милена Анастасова: По професия съм строителен инженер. Участвала съм в прогнозите за летището за терминал 3, но по другия линия. Интересува ме, също живея в този квартал повече от 50 години. Не може да се

сравнява Панчарево с Подуяне. Това е най-ужасният квартал за живеене. Не стига, че самолетите ни излитат над главите. Шумът е брутален. Няма нужда от мониторинг, за да определя въздействието на шума. Аз дори подскачам нощно време и не мога да си представя какво ще се случи като се увеличи трафика. Тук е най-ниската част, мъглите са ниски, атмосферата е ниска и тук не може да се диша, прозорците са ми са с мазни петна. Това ни се отразява на всички брутално с белодробни заболявания. Моят въпрос е, аз не виждам никакви мерки. Не виждам какви са мерките за намаляване на замърсяването и трафика в района.

Отговор от Нина Стоянова: Съжалявам, че не сте разбрали мерките. Изчетох ги, те са в обобщение на едно място в доклада. Неслучайно на края на моята презентация завърших с изчитане на поредица от тези мерки, точно за да отговоря на подобни бъдещи въпроси в тази насока. Така че може да ги прочетете внимателно.

Тук също има такива изпълнени мерки по предходния доклад по ОВОС, когато е бил терминал 2. Представителите на „СОФ Кънект“ могат да кажат за това. А сега просто ще Ви насоча вниманието да прочетете в доклада какви са мерките. Разделът е в доклада. Докладът е обществено достъпен. И на сайта, и в общината. Има го и в електронен вариант. Просто трябва да се запознаете с него.

Отговор от Антоанета Стоянова: Напълно Ви разбирам, защото тук съм живяла с малко дете тук в „Сухата река“ зад пожарната. И за шума знам, и колко е мръсно знам, и колко е застоял въздухът, също и за респираторните заболявания на децата. Това, което е направено като анализ на трафика и на шума — ето тук колегата Борис Михайлов от фирма „Спектри“ прави контурите. Той е направил прогноза и е взел данните досега за състава на самолетния парк, който пристига и отлита от летището.

Данните и прогнозите за развитието на самолетите са, че в бъдеще ще се увеличи делът на така наречените самолети от тип NEO. Те са по-икономични като разход на гориво и са по-безшумни. Прогнозата към 2055 година е, че постепенно ще се увеличава делът на тези самолети. Към 2055 година те ще са между 60—70% от авиопарка на превозвачите. Така, че действително моделирането на контурите показва, че да — броят на самолетите, броят на излитанията и кацанията ще се увеличава, но в действителност ошумените зони няма да се увеличават значително и шумът ще намалява. Тук не говорим за новите видове самолети — електрически, водородни, за които се работи през последните години. Говорим за конвенционалните самолети с двигатели с вътрешно горене, които се правят по-модерни, по-икономични и по-безшумни.

Въпрос от Пламен Тодоров: Домууправител съм на блок Б блок 208. Ние чухме в презентациите някакви цифри. Мен това, което ме интересува като гражданин, понеже нашият блок е на пътя на самолета така да се каже, пътничко-потока, какво означава самолетопоток на ден, защото говорите на годишна база. Но един самолет има 100 човека, друг 200. Мен ме интересува на ден колко самолета се очакват? Вторият въпрос в този пакет от мерки, които г-жата изговори да изясни какво означава шумозащита от въздушен транспорт.

Отговор от Климентина Рашева: Тук в залата имаме представител на „Ръководство въздушно движение“. Понеже господин Тодоров попита дали ще останат същите летателните пътища на самолетите. Ще помоля господин Гешев да дойде при нас.

Отговор от Георги Гешев „Ръководство въздушно движение“, Летище София: Експерт съм в отдел за управление на въздушното пространство. Занимавам се с процедурите. Конкретният въпрос беше дали ще останат същите процедури. Най-вероятно да. Ще останат същите процедури. Това е поради изискванията за безопасност, които съществуват в авиационния транспорт. Тези изисквания са строги и не могат да бъдат променяни. И поради тази причина самолетите, които кацат и излитат, ще продължават да минават точно там, където минават и досега. Не може да бъде променена траекторията в последните 20 километра. Такива са техническите възможности. Трябва да са насочени по правата за кацане към пистите. Така че да — ще останат процедурите за излитане и кацане на летище София такива.

Отговор от Димитър Димитров: 800 полета ще кацат от запад на града за 24 часа. Вие категорично казвате, че този начин на кацане е единствен. От пистата почва снижаването и последните 20 км е над града. Този подвеждащ ОВОС, подвеждащ разбирате ли?

Отговор от Георги Гешев „Ръководство въздушно движение“, Летище София: За ОВОС-а не мога да отговоря, въпросът беше дали ще останат същите процедури, да ще останат същите.

Отговор от Владимир Димитров: Относно калкулацията на господина — калкулацията Ви е наполовина точно вярна. При положение, че говорим за перспектива 2055 година, достигане на максимално обслужване на пътници — около 4800 за час, при средно около 18 часа активност: 450. Говорим за около 24—25 полета на час. Така че да, има увеличение, но това е перспектива за достигане на максимум към 2055 година. Няма такова нещо като въздухоплаване 24 часа без ограничения. Като се вземат предвид ограниченията, говорим за

около 24—25 полета на час, средно около 440—450 полета за ден. Това е реалната калкулация.

Димитър Димитров: На около две минути - полет.

Отговор от Владимир Димитров: Отново искам да наблегна на това, което казахме в представянето ни: ние сме концесионер на летищния комплекс. Отговаряме за това какво се случва на територията на летището. Какви са ограниченията, какъв е капацитетът — това се определя от държавата.

Отговор от Ивайло Предъев - експерт по шум, атмосферен въздух и рискови енергийни източници: По отношение на шума: за шумозащита сме заложили мерки, които сме заимствали от чужбина и основно от Европа: Франция, Германия-Франкфурт, Италия и всичките мерки, които те са използвали сме ги включили и ние като такса шум, тази такса да бъде използвана за близките сгради, които са в близост до летището. За ограничаване на нощните полети. Това са най-основните мерки.

Най-голямо внимание сме отделили на нощния шум, който е най-негативен за населението. Съответно сме приложили пакет от мерки, насочени към намаляване на негативното въздействие от нощния шум. Тук не става дума за шумозащитни екрани. Не е като при автомобилния транспорт. Такава мярка не може да се приложи. Основните мерки са в тази насока — ограничаване на нощния шум. Както вече казахме, в цяла Европа проблемите на летищата са сходни с тези в България.

Разгледан е най-лошият вариант, а именно полети през различните части на денонощието. Направили сме моделирания за различните периоди - 2030, 2040 и 2055 година. Изчертани са изолинии, където се очаква да има завишаване на нивата на шум. След прилагане на мерките, които сме предписали за ОВОС, очакваме смекчаване на негативните ефекти. няма как въз основа на сегашните въздухоплавателни средства да твърдим, че няма да има превишения. Има мерки в други държави като Германия, например обезщетения за засегнатите. Ние като експерти не можем да наложим такива мерки на държавата да обезщетява живущите до летището. Това не е в нашите компетенции. Каквото сме могли, сме направили. И пак казвам - в Европа всички столици имат сходен проблем. „СОФ Кънект“ правят също така всичко възможно от гледна точка на концесионер. Има подробно разписано в стратегическите карти за шум на летището, които са изготвени от „Спектри“. Там е описано какво се прави през годините и какви мерки се прилагат.

Отговор от Антоанета Стоянова: Искам да добавя нещо, понеже стана въпрос за броя на кацащите от запад самолети - проверихме статистиката от последните години. От 2019 до 2025 година около 70% от самолетите кацат от изток, а около

55% излитат натам. Това зависи от метеорологичните условия и от посоката на вятъра.

Въпрос от доц. доктор инженер Брешков: Аз не съм чел Доклада, но гледайки това, което се представи не ми е известно след като общината е упълномощил общ. Подуяне да разгледа този въпрос кой и как е упълномощил тези неща, тъй като тук има защита, че има държава, и моля да ми бъде казано. Следващият въпрос, който искам да разбера какъв е обхвата на населението, което страда от съществуващото положение с полетите. Благодаря на г-жата която каза как излизат и кацат самолетите, но това зависи от посоката на ветровете, а не от желанието на летището да направи нещо. Няма икономическо въздействие върху общината или района, тъй като летище София се очертава като най-големия икономически обект в района. От там нататък никъде го няма това в изложението как това ще се промени в бъдеще. Още въпроси прави се оценка по идеен проект. Има си пак наредба 4 по ЗУТ, която казва, че оценки се правят по идеен проект, когато все пак нещо излезе. Вероятно веднага ще Ви кажат ние бързаем, ние сме ограничени само в площадката на терминала. От там нататък транспортните потоци не ми е известно как са изчислени. Има самолети, има автомобили за 4 хил. пътника на час, трябвах 4 хил. леки автомобили, трябва товарни автомобили за зареждане, за логистика за каквото трябва там. Така, че тези пропорции всички трябва да се изчислят.

Отговор от Климентина Рашкова: инж. Брешков, имате три дни, три работни дни от днешният ден, да внесете становище.

Доц. доктор инженер Брешков: Кой ще ми даде доклада?

Отговор от Филип Дамянов: заповядайте утре при мен в общината на ет. 4 и аз лично ще Ви го дам.

Отговор от Нина Стоянова: Първо ще Ви помоля г-н Дамянов да Ви предостави доклада, за да се запознаете с него. Надълго и нашироко колегите по здравен риск, включително проф. Стайкова са изложили текущият статус на населението, което е засегнато, така го наричаме ние от това инвестиционно предложение с изброяване на всички видове заболявания, които произтичат от дискомфорта, създаден от летищният комплекс, т.е. на 50 страници имаме подробен анализ по заболяемости, сравнени с националните данни за територията на държавата. Така, че надявам се това да Ви удовлетвори като анализ на текущото състояние на здравното състояние на населението. Следващият въпрос е кога и какво се случва. Като страна-член на ЕС ние сме задължени да прилагаме този механизъм, който подробно е разписан, разбира се в нормативната уредба в Закона за опазване на околната среда, глава 6, раздел 3-ти. За първи път се

прилага в България през 1991г., т.е. Вие когато сте работили, това нещо сте го знаели, че съществува. Така, че онова, което виждате сега е един среден етап от този цялостен процес. Какво следва от тук насетне: до 3 дни може да предадете Вашето писмено становище, което ние ще отчетем, задължени сме. След това имаме задължение ние съвместно с възложителя „СОФ Кънект“ да изготвим една справка за всички тези мнения, които са изразени на етапа на обществените консултации. Тази справка става неотменна част от документацията по ОВОС въз основа на която Министъра на околната среда и водите трябва да вземе решение дали да се одобри това инвестиционно предложение или не.

Въпрос от Катя Борисова: Моят въпрос не касае толкова много това третият терминал. Това, което мен ме вълнува жител съмна кв. Левски и близо 50 години живея тук и до 2017 излитащи над къщите самолети имаше по изключение, това е вследствие на новите маршрути които са създадени, радвам се че има представител на РВД и единият маршрут минава точно над нас, стоя си на терасата и изпадам в стрес, защото шумът е огромен. Излитащите са невероятно шумни, защото набират много рязко височина и се сипе и керосин, вибрации, къщата се напуква вече и живеем в един постоянен стрес. Не е само през нощта шумът - той е и през деня. Близо 50 години живея там и имам наблюдение как беше и как е сега. Тези маршрути са променени през 2017 година. Дори екипът, който ги е променил, е награден за новите маршрути. Което ме изумява — кой разрешава в тази държава тези неща. И явно трябва да се обърнем към държавата — и за обезщетение, и за всичко. Аз действам чрез съда за обезщетение към летището за тези неприятности, които търпим. Ще се обръщаме към държавата. Това е. Военните самолети са последният хит.

Отговор от Антоанета Стоянова: Военните самолети са ангажимент и отговорност на Министерство на отбраната, летищният оператор няма никакви правомощия, свързани с тях, техните полети нито могат да се насочат, нито да се ограничат от летищният оператор, нито да се дават указания как да се изпълняват от „СОФ Кънект“. Аз искам да попитам г-жа Борисова: какво може да направи държавата, Министерство на транспорта е собственик на летището МОСВ одобрява мерките, какво може да направи държавата, за да подобри Вашето положение?

Катя Борисова: Може да се разреждат тези полети. Казах Ви, че до 2017 бяха изключение и бяха по-малко и излитаха от изток. Има хора, които работят дистанционно от дома си, пенсионери деца и през деня и нощта е нещо страшно. И от 2017 г. са променени маршрутите, това го прочетох във Вашия сайт. Ако може да се намалят, да се ограничат, да се предприеме излитане на изток. Искам определена сума ежегодно като обезщетение. Ако не трябва да помислят къде

да ни изселват. За военните самолети не знам кой е разрешил на гражданско летище да кацат военни самолети, ние не сме във война.

Отговор от Георги Гешев „Ръководство въздушно движение“, Летище София: Както се спомена - терминал 1 е построен през 1937 г., това летище оттогава вероятно се ползва като гражданско летище на град София. Летището го има над 50 години в този му вид. Относно въпроса за процедурите от 2017 г. - да, на летище София са въведени нови процедури. Преди това е имало процедури, които са се изпълнявали по определени критерии. С развитието на технологиите и използването на сателитна навигация бяха създадени нов тип процедури за отлитане, които мога да Ви уверя, че в максималната си част припокриха предишните съществуващи процедури. процедурите са направени така, че максимално бързо самолетите да могат да завият на север, за да не се разширява зоната на шум.

Също така в процедурите беше променено, че завоят , който се изпълнява на север се изпълнява на определена височина. Всеки самолет достига тази височина в различно време. Тя не е много голяма и зоната започва от кв. Левски. По-тежките самолети набират по-бавно, по-леките — по-бързо. По този начин зоната, в която се извършва завоят, е разпределена и не се концентрира върху едно място. За разлика от старите процедури, при които самолетите минаваха по една и съща траектория над едни и същи къщи, сега има известно разсейване. Това е направено именно, за да не се натоварва едно и също място. Тези неща могат да се видят на картите — траекториите са почти идентични с предишните, но с известни подобрения. Като цяло процедурите не са създадени, за да увеличат шумовото въздействие, а напротив — да го ограничат. Това е целта им.

Въпрос от доц. доктор инженер Брешков: Когато се увеличи броя на полетите усещането става съвсем различно. Тук психолог имаше, трябва да се каже как точно влияе върху хората, аз живея тук и всичко ми е ясно.

Отговор от Георги Гешев „Ръководство въздушно движение“, Летище София: Мерките, които се взимат за намаляване на шума от летището, включително и от наша страна — от РВД — също участваме активно в тези процеси. Ние създаваме процедурите и сме активен участник в тях. Това, което се прави, е постоянно да се търсят мерки за намаляване на шумовото въздействие чрез ограничаване на авиационните превозвачи по определен начин. Например — когато има самолети, които искат да тренират на летището, те са ограничени във времето и не го правят продължително. Другото, което не беше споменато, е че при излитане има описани процедури за намаляване на шума. Не е така, че се дава максимална тяга постоянно, това е безопасно. Те могат да стигнат до по-високи нива на ошумяване, но го правят намалено и безопасно.

Отговор от Антоанета Стоянова: Първо по предложението за финансови компенсации - финансови компенсации не са практика на летищата. В мерките, които са предложени от колегите в доклада по ОВОС, няма такива компенсации. Има мерки, които са косвени - свързани със смяна на дограма, поставяне на изолация. Има предвидено замерване на вибрации в обекти извън летището, в съседните райони, които са ошумени. Но това не са преки финансови плащания.

Въпрос от Станислав Костов: Намирам се доста близко до летището по принцип. Цялата тук схема за новата сграда не ми стана ясно откъде ще дойде финансирането и дали ще се харчат обществени средства, тъй като за да се обслужи трафика Вие казвате общината трябва да направи нов път, само че това е със средства на данькоплатеца и за да се направи трябва и имоти да се отчуждят. И за да се направи той, трябва сигурно и имотите да се отчуждават. Довеждащата инфраструктура трябва да се поеме от данькоплатеца, което мисля, че не е правилно, тъй като освен шума, който ще натовари всички нас, които живеем в близост до летището, ще трябва да платим за новата инфраструктура. Така, че въпросът ми е откъде се финансира цялата проектна работа, изграждането, инфраструктурата, кой трябва да плати за това нещо. После - за отчуждаването на имотите, предвидени ли са някакви средства или това е в далечното бъдеще, когато самолетите ще са през 2-3 минути и вече ние ще бъдем принудени сами да си дадем имотите за без пари, защото там не може да се живее.

И също така – Вие казвате, че ще се увеличи пътническият поток, ще има голям потенциал за бизнес. Какъв е потенциалът за гражданите, които живеят и са потърпевши от целия бизнес? Има непрекъснат шум. Освен шум има и изгорели газове, керосин. После общината ще ни вземе имотите за без пари, защото на Вас ще Ви трябва по-широка улица, за да може пътническият поток да се изнесе. Общественото обсъждане — никой не ни каза как всички ние трябва да страдаме заради Вашите инвестиции.

Отговор от Антоанета Стоянова: Инвестицията е на Министерство на транспорта. Държавата е определила концесионер. Всичко, което се инвестира в новата сграда и в цялата инфраструктура на територията на концесията, е възложено и е в правомощията на концесионера. Всичко, което бъде построено, ще стане собственост на държавата. Държавата е собственик. Отчуждаване на имоти не се предвижда. Всичко, което бъде построено ще бъде в рамките на територията на концесията. Средствата на инвестицията ще се осъществи чрез кредит от група от банки. Концесионната такса, определена в концесионния договор, е 32%. 32% от приходите отиват за Министерството на транспорта. С останалите средства летището се издържа и се обслужва кредитът. Това е икономиката на концесията.

Отговор от Владимир Димитров: И към настоящия момент около 0,5% от brutния вътрешен продукт на държавата идва благодарение на летище София и свързаните с него бизнеси. Преки и непреки данъци. Тези данъци се използват от държавата по нейно усмотрение. С увеличаването на приходите съответно и тези суми се увеличават. По отношение на въпроса за довеждащата инфраструктура - ние не сме институцията, която определя откъде да минава тя. Това са правомощията на държавата и съответните министерства. Така, че този въпрос трябва да бъде адресиран към Министерството на транспорта и Министерството на регионалното развитие и благоустройство относно бъдещи инфраструктурни проекти и дали те биха засегнали Ваши имоти.

Въпроси от Мирослав Методиев: Имам два въпроса. Малко по-общо. За съжаление не съм се запознал в детайли с доклада по ОВОС и другите обществени обсъждания. Разбрах за мярката, която касае - разполагане на нови станции за мониторинг. Въпросът ми е - предвижда ли се, и ако да, в кои конкретни места, да се разполагат такива станции в засегнатите общини? Ако, да как се селектират локациите — както по разположение, така и по височина? И второ — доколкото разбрах, данните са почти в реално време. Ще има ли възможност за достъп до тези данни — като отворени данни какъвто е гледа за работа с данни като цяло и ако да с визуализация, в реално време? Това е първият въпрос. И вторият въпрос - във връзка с това, че се говори, че няма да има финансови компенсации индивидуални към физически или юридически субекти. Защото това е грандиозно строителство. Към засегнатите общини предвижда ли се някаква форма на финансова компенсация - не индивидуална, но като механизъм, който да бъде заложен в концесионния договор и съответно Вашите, говоря към „СОФ Кънект“ финансовите анализи засягат ли по някакъв начин такъв аспект. Това е въпрос към възложителя, но е важно да се разбере има ли такъв аспект.

Отговор от Нина Стоянова: В началото на моята презентация, подчертах, че район Подуяне е поставил определени условия към това инвестиционно предложение, които ние сме взели предвид и сме включили като мерки в доклада. Третата е това, което Вие питате — да има обществен достъп до реалните шумови данни чрез онлайн мониторинг. Това нещо е включено. Другото, което се предлага, е да има нови стационарни терминали за мониторинг на шума върху четириетажни общински сгради. Тоест това са нови, допълнителни към текущите.

По отношение на финансовите аспекти — това, което ние бихме могли да предложим и сме го направили — не е реалистично да се получават някакви финансово обезщетение във вид на пари, за да се компенсира въздействието върху здравето. Здравата логика води до това да се финансират определени физически мерки за защита на здравето на хората. Това с пари в брой да се дава,

за да се компенсират по някакъв начин, не е реалистично. Това, което се е случвало досега и което и ние сме предложили като вариант, е част от събраните такси да бъдат използвани за конкретните засегнати райони за изграждане или подмяна на дограми или други шумозащитни варианти на самите сгради. Така че реалистичното е да бъде инвестирано в нашето здраве чрез конкретни технически мерки чрез изграждане или замяна на част от нашите сгради.

Мирослав Методиев: Вие сте установили ефекти на въздействие, които са недопустими или ефект на въздействие, които превишават хигиенните норми. Установени са такива въздействия. И методите, които предлагате, имат определено финансово изражение.

Отговор от Антоанета Стоянова: Разбира се, че предложените мерки имат финансово изражение. Те се случват по следния начин. Договорено е и е изпълнено — почти „на живо“, както се казва — визуализацията на системата за постоянен мониторинг на шума. Тя ще бъде видима, може би следващия месец. Шумът се следи в реално време, визуализира се с известно закъснение, но виждането на полетите ще бъде постоянно. Как става изпълнението на мерките? Експерти определят къде са най-подходящите места за поставяне на нови допълнителни терминали. Вижда се прогнозата за увеличението на контурите. Експертите, които имат опит в летищата, избират точките, в които да се поставят. Това финансово изражение влиза в програмата за капиталови инвестиции на компанията, защото терминалите се закупуват, не се наемат. Планират се и се изпълняват. По отношение на втория Ви въпрос, който също е свързан с финанси, преки плащания не се предвиждат. Но това, което правим, не е само свързано с околната среда. Ние работим от началото на концесията със съседните ни общини. Пример мога да дам с район Подуяне. Питаме ги какво можем да направим за района. Да, „СОФ Кънект“ е голям инвеститор и да, летище София е голям инфраструктурен проект. Те предложиха и ние изпълняваме - да облагородим и да инвестираме в 130-то училище. Работим с училището. Помагаме за ремонти, обсъждаме нуждите им. Обсъждаме и създаване на учебен център там, защото България има нужда от авиационни специалисти, има глад за специалисти. Обсъждаме създаване на авиационен център там за авиационни техници. По този начин работим с всички съседни общини. Включително със Столична община. Те изразиха желание да им помогнем за новата гора на Банкя и ние го направихме. В предложенията на район Подуяне, които включихме в ОВОС също има мярка за залесяване. Така, че това е възможност - чрез общественото обсъждане и тридневния срок - да се дават такива предложения. Имаме нужда от тях. Вие сте тук. Не можем да преместим летището. Няма къде да насочим самолетите. Трябва да намерим начин да живеем по-добре. Това е въпросът.

Отговор от Ивайло Предъов: Когато говорим за превишения на нивата на шум, но искам да отбележа, че става дума за зони за външната среда. По-важни за здравето на хората са нивата на шум вътре в сградите — в жилищата, в училищата, в детските градини. Затова мерките, които се предлагат, не са насочени към това да се дадат пари, а очакваме реално да се постигнат допустимите нива на шум вътре, което е най-важно за хората. Тази мярка е една от най-важните, заедно с ограничаването на нощния шум, разбира се. И с тази насоченост очакваме да постигнем добри резултати, ако се почне постепенно съвместно със Столична община би било прекрасно това да се случи и за мен най-правилно е да се инвестира чрез шумоизолация на фасадите на сградите, подмяна на дограма и други технически решения. В район „Слатина“ се сменят фасадите на 14-етажните блокове и се санират с каменна вата, която има прекрасни параметри срещу шум.

По време на срещата за обществено обсъждане на Доклада за ОВОС не бяха депозирани писмени становища относно инвестиционно предложение „Изграждане на нов пътнически терминал - Терминал 3 с прилежаща обслужваща инфраструктура, нов транспортен център и промяна на обслужваща инфраструктура на Летищен Комплекс — София“, разположен на територията на Столична община, с възложител „СОФ Кънект“

Проведено на 24.04.2026 г., от 10.00 часа в Столична Община, гр. София, Заседателната зала на Общински съвет, ет. 5, на адрес ул. „Московска“ № 33 обществено обсъждане

Съгласно нормативните изисквания е осигурен достъп до ДОВОС на всички заинтересовани страни, включително и на жителите на района, в сградата на Столична община в 30-дневен срок преди датата на общественото обсъждане. Предоставена е възможност за подаване на становища в определения срок от *Наредбата за ОВОС*. Писмени становища не са постъпили в Столична община за периода от осигуряване на достъп до ДОВОС до провеждане на срещата за обществено обсъждане.

Въпроси зададе г-н Димитров – поясни, че има два въпроса, единия от които чисто процедурен. Отбеляза, че това е завършващо представяне в сградата на Столична община. Попита има ли представител на столичната администрация в залата – зам. кмет по екология, главен архитект или хората, които са изготвили Общия устройствен план (ОУП). Отправи запитване дали докладът по ОВОС се базира на издадена виза от Столична община за извършване на такава разработка. Той се мотивира с твърдение, че, в ОУП подобно развитие на летищния терминал не е заложено.

Втория въпрос, който зададе г-н Димитров е има ли съответствие на инвестиционното предложение с ОУП и посочените норми на шум в него.

Отбеляза близостта на преминаване на самолетите до столичните райони: „Оборище“; „Възраждане“, „Красна поляна“, „Люлин“. Поясни, че новият терминал създава възможността на всеки 2 минути да каца и излита самолет. Напомни, че през 2000 г. е изготвен ОВОС за летищния терминал, в който е предвидено терминалът да бъде изместен. Ако не бъде изместен е записано да се изгради коса писта.

Йорданка Костадинова, началник отдел „Околна среда“ в дирекция „Управление на околната среда“ на Столична община предостави отговор на зададения от г-н Димитров първи въпрос, като отбеляза, че той смесва факторите. На околната среда с ОУП, който отдавна е одобрен и към настоящия момент подлежи на следваща процедура за подновяване.

Отговор от г-жа Нина Стоянова. Отбеляза в отговора си към г-н Димитров, че няма да чуе нищо по-различно от това, което е чул на предходното обществено обсъждане в район Подуяне. Поясни, че не се обсъжда местоположението на самото летище, то е утвърдено веднъж с концесионния договор, втори път със задълженията на концесионера да развива дейността на летището. Там, където е., т.е. извън всякакъв предмет на анализ е местоположението на самото летище. Това е даденост, която държавата в лицето на Министерството на транспорта е определило. По никакъв начин не може да бъдат разглеждани алтернативи по местоположението пречупено през ОВОС и защото „СОФ КЪНЕКТ“ АД е концесионер точно на тази площ. Те нямат никакви други площни права на територията на България. Затова няма алтернатива за местоположение практически. Г-жа Н. Стоянова благодари за отговора на г-жа Костадинова от Столична община и поясни, че ОУП е предмет на друга дискусия. Ако бъде повдигната темата летището да се изнесе от сегашното местоположение, то това трябва да се направи към държавата в лицето на съответните институции. По отношение на анализите, въздействията, оценката и мерките поясни, че при предходното обществено обсъждане са били максимално изчерпателни, като е отговорено на всички въпроси, включително и на тези, които в момента се задават. Помоли г-н Димитров да конкретизира въпросите, на които не е отговорено.

Г-н Димитров посочи частта от презентацията, относно компонентите на околната среда, като отбеляза, че в нея разписано, че има отрицателно въздействие върху околната среда, но въздействието върху околната среда и човешкото здраве не са разгледани извън площта на летището, какво се случва в града.

Г-жа Нина Стоянова отправи препоръка към г-н Димитров да се запознае изцяло и в пълнота с документа, преди да прави заключения, че анализ не е направен.

Отбеляза, че здравният анализ обхваща абсолютно всички засегнати части на Столична община, които са подвластни на тези шумови въздействия. Извършен е демографски анализ - заболяемост, раждаемост, смъртност, основни болести. Всичко това е онагледено с диаграми, т.е. всеки човек може да види къде се намира Столична община, пречупено през видовете заболявания, които произтичат от шума. Анализът е достатъчно изчерпателен за текущото състояние. Има онагледяване на онези територии, които са обследвани чрез моделирането на въздействията от емисиите на вредни вещества в атмосферния въздух и емисиите от шум в околната среда. Подчерта, че около 100 страници от доклада са отделени за здравния риск: Той е най-големия, защото събира всички компоненти и фактори на околната среда, които се наслагват върху здравето на хората. Има таблица с пакет от над 50 меки, които са насочени към минимизиране на идентифицираните значителни отрицателни въздействия по отношение на фактора „шум“ и съответно пречупено през здравето на хората.

Поясни още веднъж, че предложението е този пакет от мерки да се приложи в цялост, да се направи последващ контрол и ако се окаже, че те са недостатъчни, да се предприемат коригиращи мерки. Това е механизма на ОВОС в целия свят, като няма по-различен от този. Подчерта, че механизмът на ОВОС показва при какви параметри на околна среда и здраве на хората една инвестиция може да се реализира. Има и такива, които са невъзможни, но този случай не е такъв, най-малко защото се случва на вече засегната територия. Подчерта, че има дефект в урбанистичното развитие, защото има много обекти, в т.ч. и летището, към които хората приивдат и те нямат буферна зона, с която да се опазят. Всички сгради, които са изградени в близост до летището не са съществували преди 50 - 60 години. Предметът на оценката е да се извадят възможностите за мирно съществуване, без да се разваля и уврежда здравето на хората. Изпълнение на мерките със силен обществен контрол.

Г-жа Антоанета Стаянова и г-жа Нина Стоянова разясниха начина на провеждане на обществените обсъждания и местата на които те трябва да се провеждат.

Г-жа Антоанета Стоянова - отговори на въпроса, относно косата писта. Концесионерът има задължение да направи проучване за евентуално изграждане на коса писта. То е готово в срок и е внесено в Министерство на транспорта, но не е обект на обсъждането. Предмет на обсъждането е строителството на нова сграда, което да отговаря на законовите изисквания.

Въпроси от арх. Надя Митева – какви са физическите мерки за намаляване на територията на летището? Какви „умни системи“ и технологични решения се

използват за намаляване на останалите вредни въздействия на територията на летището?

Отговор от г-н Ивайло Предъев - експерт по фактор „шум“ и компонент „въздух“ - отговори, че в доклада за ОВОС има разписани мерките, като основните от тях са насочени към намаляване на самолетния трафик през нощните часове, като е заимствано от опита в Европа - Германия, Англия, Белгия, Франция и Италия, където до 2019 г. е имало ограничаване на нощни палети. Отбелязва, че се предвижда да има забрана за по-шумните самолети през нощта. Предвижда се увеличаване на мониторингите пунктове, с което се цели да се разшири контрола в близките райони до летището. Планира се изграждане на онлайн база данни, където да може да се следи от обществото в реално време, със закъснение до 10 минути, какви са шумовите нива от преминаващите самолети.

Друга основна мярка, която е предвидена и която се прилага в Европа е такса шум. Приходите от тази такса шум, изразена е реални парични единици да бъде използвана за подобряване на шумоизолиращите свойства на сградите в района на летището - саниране на сгради, смяна на дограми. Отбеляза важността да бъдат постигнати нормите за шум вътре в жилищните сгради и в чувствителните обществени обекти - болници, детски градини и училища.

Поясни, че поради обстоятелството, че шумът е по-специфичен, няма как да се изградят шумозащитни екрани. Относно наземната техника - СОФ Кънект има политика за декарбонизиране, доколкото е възможно подменя автомобилния и автобусния парк с електрически, които са с много по-малки шумови емисии. По отношение на въздушния флот се очаква все по-малък дял на по-шумните самолети. Очаква се самолети тип „Нео“ (NEO – New Engine Option) да навлизат все повече във въздушния флот, тъй като са с по-ниски шумови параметри.

Г-жа Нина Стоянова допълни, че РВД прилага определени протоколи към всички самолети, с цел намаляване на летателния шум при излитане. Подчерта, че има указания към пилотите, по какъв начин да се случва излитането, така че да намалят чрез двигателите на самолетите имитирания шум.

След последните изказвания не постъпиха други въпроси от страна на присъстващите.

По време на срещата за обществено обсъждане на Доклада за ОВОС не бяха депозирани писмени становища относно инвестиционно предложение „Изграждане на нов пътнически терминал - Терминал 3 с прилежаща обслужваща инфраструктура, нов транспортен център и промяна на обслужваща инфраструктура на Летищен Комплекс — София“, разположен на територията на Столична община, с възложител „СОФ Кънект“

В резултат на организираното обществено обсъждане на доклада за ОВОС за инвестиционното предложение са постъпили следните становища и въпроси, по електронна поща до СОФ Кънект или районните администрации, които са ги препратили до СОФ Кънект:

№	Име на подателя	Дата на подаване
1.	Йорданка Попова	22.04.2026 г.
2.	М. Василев	22.04.2026 г.
3.	Миглена Зашева	22.04.2026 г.
4.	Антония Ганчева	23.04.2026 г.
5.	Маргарит Балимезов	23.04.2026 г.
6.	Венелин Русинов	24.04.2026 г.
7.	Владислава Владимирова	24.04.2026 г.
8.	Димитър Янчев	24.04.2026 г.
9.	Ленко Михов	25.04.2026 г.
10.	Галина Стоянова	27.04.2026 г.
11.	Евгений Чупов	27.04.2026 г.
12.	Екатерина Чупова	27.04.2026 г.
13.	Елена Стоицева	27.04.2026 г.
14.	Ина Папазова	27.04.2026 г.
15.	Инициативен комитет на гражданите от район Подуяне	27.04.2026 г.
16.	Калоян Димитров	27.04.2026 г.
17.	Петра Накова	27.04.2026 г.
18.	Поля Христова	27.04.2026 г.
19.	Ния Теофилова	29.04.2026 г.
20.	Цветанка, Никола, Кристина, Михаил Манджукови	29.04.2026 г.
21.	Александър Антонов	23.04.2026 г.

Отговорите на въпросите, зададени по електронна поща или по друг начин са представени в табличен вид, в приложение към настоящото становище.

Въз основа на гореизложеното и резултатите от професионално извършаната оценка на въздействията, представена в ДОВОС, не намираме, че в резултат на общественото обсъждане са предложени писмено други възможни начини за осъществяване на инвестиционното предложение и/или нова информация въз основа на експертна оценка, която се различава от представената в доклада за ОВОС. Изразените мнения и възражения не съдържат експертно обосновани твърдения, а по-скоро хипотетични предположения и общочовешки опасения. Не е налична аргументация, която да отговоря на нормативните и методически

изисквания за извършване на ОВОС, доказваща пропуски и несъответствия в ДОВОС. Предвид тези обективни обстоятелства не е необходимо да възлагаме допълване на доклада за ОВОС и приложенията към него.

Приложения:

1. Постъпили становища – общо 21 бр., вкл. внесени в МОСВ с писмо № ОВОС-105-78/30.04.2026 г. и допълнително получени след внасяне на цитираното писмо – на хартиен носител
2. Отговори на получени възражения и становища в резултат от проведени обществени обсъждания на Доклад за ОВОС и доклад за ОС на инвестиционното предложение за „Изграждане на нов пътнически терминал - Терминал 3 с прилежаща обслужваща инфраструктура, нов транспортен център и промяна на обслужваща инфраструктура на Летищен Комплекс – София“, разположен на територията на Столична Община” с възложител „СОФ КЪНЕКТ“ АД, гр. София

04.05.2026 год.

С уважение,

Signed by:
Jesus Caballero Pinto
DB666EDE6051429...

Хесус Кабайеро Пинто
Изпълнителен директор