



МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО
РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО
АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

3.10.2024 г.

X 04-09-116/03.10.2024

Per. №

Signed by: Nataliya Petkova Dervenska

ДО

Г-Н ПЕТЪР ДИМИТРОВ
МИНИСТЪР НА
ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ
бул. „Мария Луиза“ № 22
1000 гр. София

Относно: *Реконструкция и разширение на Софийски околоръстен път (СОП) от км 50+500 (района на кръстовището с бул. Бъкстон) до км 58+602 (АМ „Струма“)*

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ДИМИТРОВ,

На основание чл. 4, ал. 1 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда и чл. 10, ал. 1 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка за съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони, Ви уведомяваме за:

Реконструкция и разширение на Софийски околоръстен път (СОП) от км 50+500 (района на кръстовището с бул. Бъкстон) до км 58+602 (АМ „Струма“)

Възложител:

Агенция „Пътна инфраструктура“,
гр. София 1606, бул. „Македония“ № 3
телефони за контакти: 02/9173 268
телефон за контакти 02/9173 416
лица за контакти: д-р Нина Стоилова - Началник отдел ОВОС и ОС;
инж. Росица Цветанова – Старши експерт в отдел ОВОС и ОС.

1. Резюме на инвестиционното предложение:

Целта на проекта е изграждане на скоростна градска магистрала с ос следваща очертанията на съществуващия Софийски околоръстен път, който е част от Републиканската пътна мрежа на България по път II-18. Участъкът е част от Южната дъга на СОП и осъществява връзка между АМ „Струма“ и АМ „Тракия“/ АМ „Хемус“, които принадлежат към трасето на Европейските транспортни коридори №8 и №10, като поема освен транзитното движение и градски трафик.

Инвестиционното предложение се изготвя в съответствие със заложените в Изменението на Общия устройстен план (ИОУП) на Столична община реконструкция и модернизация на комуникационно-транспортната система на Столична община. ИОУП, прието с решение № 697 от протокол 51/19.11.2009 г. и решение № 960/16.12.2009 от Министерски съвет. Към плана има

изготвени и приети от ВЕЕС Екологична оценка и Оценка за съвместимост (Решение 1-1/2009 на ВЕЕС при МОСВ).

С Решение № 250/25.04.2013г. на Министерски съвет, проектът е обявен за обект с национално значение.

Трасето, обект на реконструкция и разширение, попада в урбанизираната територия на гр. София и съгласно действащата нормативна уредба се класифицира като първи функционален клас – градска магистрала с непрекъснат режим на движение. Обхваща част от съществуващия СОП, като предвижда реконструкция и разширение в частта след бул. България до връзката с АМ „Струма”.

Новото строителство обхваща разширение на съществуващото трасе в отделни участъци и реконструкция на съществуващите комуникационно-транспортни възли, които трябва да бъдат изградени на местата на пресичанията със съществуващи улици и със съществуващата жп линия.

Общата дължина на трасето, част от Софийски околоръстен път (СОП), попадащо в обхвата на настоящото инвестиционно предложение е около 8 километра. При една обща широчина на трасето, заложен в предврителните проучвания максимално 30.00 м (за всички елементи от напречния профил), общата площ на реконструираната зона ще бъде около 240 дка.

За обекта са проведени процедури по преценяване на необходимостта от ОВОС, завършили с Решение № 3-ПР/2012г. и Решение № 9-ПР/2018г. с характер да не се извършва оценка на въздействието върху околната среда. Решенията са загубили правно действие, тъй като реализацията на обекта не е започнала. Същото е констатирано от РИОСВ-София с изх. № 8406/01.10.2024г.

В резултат на реализиране на инвестиционното предложение се очаква цялостно подобрене на движението по комуникационно-транспортната мрежа на Столична община, а оттам и на състоянието на компонентите на околната среда. Това ще бъде резултат както от предвидените съоръжения за осигуряване на безконфликтно движение, така и от подобрената пропускателна способност на трасето, от намаляване на задръстванията и работата на постоянен режим на двигателите на моторните превозни средства.

За участъка от км 52+760 (при ул. „Лазурна“ и ул. „Киевска“) до км 58+602 (начало на АМ „Струма“) е изработен проекта на ПУП-ИПУР, ведно с ПЛАН-СХЕМИ по чл.108 ал.2 от ЗУТ. Проектът е обявен в ДВ 52 от 18.06.2024г. на основание чл. 128, ал. 1 от ЗУТ. Проекта на ПУП-ИПУР е разгледан и приет от НЕСУТРП и е постановена Заповед № РД-02-15-41/05.04.2023 г. на МРРБ за одобряването му, влязла в сила на 15.05.2024 г.

За участък от км 50+500 (района на кръстовището с бул. Бъкстон) до км 52+760 е изработен ПУП-ИПУР, който се процедира.

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

2.1. Описание на основните процеси

Според функционалното си предназначение СОП принадлежи към първостепенната улична мрежа – скоростна градска магистрала ІВ клас.

Обектът е със следните проектни елементи:

- проектна скорост на директното трасе $V_{пр}=80$ км/ч;
- максимален надлъжен наклон 5 %;
- минимален радиус на изпъкналите криви – 4 400 м.;

- минимален радиус на вдлъбнатите криви – 1 300 м.;
- минимален радиус на хоризонтални криви – 250 м.;
- минимална дължина на кръгова крива – 45 м.;
- напречен наклон в права – 2.5 %;
- категория на движението – много тежко.

Началото на участъка е при км 50+500, малко преди ул. Ралевица и ситуационно, нивелетно и в напречен профил е занулено към съществуващото положение. При км 51+098 трасето минава над пътен подлез, апри км 51+122 минава над пешеходен подлез.

При км 51+120 централното платно започва да потъва в тунел и излиза в средата на стръмен участък от Околовръстен път към бул. "Цар Борис III". Дължината на входящата рампа е около 200 м.

Началото на тунела на директното трасе е при км 51+360, краят е при км 52+040, като дължината на тунелният участък е 680 м. Веднага след потъването тунелната част започва да се спуска с надлъжен наклон от 4.60%, като преминава под коритото на дере Панчерица.

Тунелът завършва при км 52+240, където а централното платно преминава в естакада с дължина 1329 м до км 53+840. Трасето пресича бул. "Цар Борис III" и кръговите кръстовища на ул. Любляна и на бул. Никола Петков, намиращи се на км 53+060 и на км 53+640.

От км 53+840 до км 54+020 /180 м/ има зона на преплитане с локалните платна на Околовръстния път на ниво терен, след което започва отново повдигане на нивелетата, за да се премости кръговото движение при Западната тангента от км 54+020 до км 54+700 посредством надлез и армонасипни стени.

Кръговото кръстовище на Западната тангента е при км 54+440 и е с вътрешен радиус $R=28.00$ м. След края на рампите на кръговото кръстовище директното трасе заедно с локалните е на ниво терен. На км 55+050 със съоръжение под пътя преминава метростанция 18. Пешеходното движение е организирано в подлез. На ниво терен в близост до входовете са разположени джобове за спирките на градския транспорт.

След надлеза над ж.п. линията София – Перник, успоредно на централното платно до км 56+680 има локални платна, прекъснати на участъци, за вливане и отливане.

От км 56+680 централното платно започва да потъва в траншея, за да мине под кръговото движение за кв. „Суходол“ при км 56+930. Локалните платна се връзват на ниво терен в кръговото кръстовище. Излизането от траншеята е при км 57+440.

От км 57+440 до км 57+560 – 120 м е следващата голяма зона на преплитане, след което се обособяват 2 локални платна с ширина по 6.00 м.

От км 58+140 до км 58+340 се предвижда нова язовирна стена при язовир Филиповци.

В края на участъка Околовръстния път се влива в кръговото движение при АМ Струма Габаритът на централното платно е 10.50 м е две платна в посока и със средна разделителна ивица 3.0 м.

Локални платна

За обслужване на локалния трафик се предвиждат локални платна, на ниво терен, които да правят връзка с напречните улици и в зоната на преплитане – с централното платно.

От км 50+520 до пътния подлез на бул. „Братя Бъкстон“ локалните платна са успоредни на потъващата рампа на тунела.

Пътния възел при бул. „Братя Бъкстон“ е тип тромпет, като са решени всички направления.

От ул. "Ралевица" дясното локално платно е отделено от директното трасе с разделителна ивица. Този локал осъществява връзката направление АМ „Тракия“ – кв. „Братя Бъкстон“. От изхода на археологическия музей левия локал е общ с Централното платно.

За обслужване на населението се предвиждат локални платна, на ниво терен, които да правят връзка с напречните улици и в зоната на преплитане – с централното платно.

От км 52+175 локалните платна са успоредни на изходящата рампа от тунела. Те са с габарит 7.00 м и тротоари по 3.00 м. Преди кръстовището с бул. "Цар Борис III" от км 52+360 се разширяват и се спускат под естакадата, за да се оформи гърловината на кръстовището.

След кръстовището с бул. "Цар Борис III" двата локала са с габарит по 7.00 м. Прибрани плътно под естакадата. В левия локал от бул. Цар Борис III до ул. Любляна е предвидена двопосочна велоалея с ширина 3.0 м на пътното платно. В този участък общия габарит е 10.0 м.

Пресичането на с ул. Любляна и бул. Никола Петков се осъществява посредством кръгови кръстовища.

След кръстовището с бул. Никола Петков на км 53+640 локалните платна се успоредно на Околовръстния път до км 53+900. От км 53+900 до 54+200 има зона на преплитане с централното платно. След това продължават да се движат успоредно на СОП до кръговото кръстовище със Западната тангента при км 54+440.

От км 54+720 до км 54+840 е предвидена нова зона на преплитане, между за връзка на директното трасе и локалите.

От км 55+210 до км 55+295 зона на преплитане след която дясното локално платно слиза надолу за да обслужи прилежащите територии. В ляво в този участък не се предвижда локално платно. Ул. „Николай Хрелков“ от влизането при локала до триклонното кръстовище с профил 67 е еднопосочна. Улицата при профил 67 се предвижда като двупосочна чрез нея ще се осъществи връзката на кв. „Горна баня“ със СОП направление АМ „Люлин“. Улицата минава под надлеза успоредно на ЖП линията.

Габарита на локалните платна е 7.0 м и крайни разделителни ивици 2.50 – 3.00 м.

На локалните платна се предвиждат джобове за колите на градския транспорт, а също така са предложени места за пасарелки в близост до спирките.

Конструкция на настилката:

Конструкцията на настилката на директно трасе е както следва:

- 4 см плътен асфалтобетон сплит мастик с полимермодифициран битум за износващ пласт на пътното платно;
- 6 см неплътен асфалтобетон с полимер модифициран битум;
- 12 см битумизиран трошен камък;
- 20 см циментова стабилизация;
- 28 см несортиран тршен камък;
- 50 см Зона А
- Дебелина на настилката е 70 см. Обща дебелина 120 см.

Конструкцията на настилката на локалите е както следва:

- 4 см плътен асфалтобетон;
- 4 см неплътен асфалтобетон (биндер);
- 12 см битумизиран трошен камък;
- 40 см несортиран трошен камък;
- 50см Зона А.

Същата конструкция вече е изпълнена при пуснатите в експлоатация участъци от Западна дъга на СОП.

Разнородният геоложки строеж, наличието на участъци със слаби почви (мекопластични глини) и завишената сеизмичност по трасето на бъдещия околовръстен път, налагат да се предвиди изпълнение на мероприятия за допълнително здравяване на земната основа в определени участъци (пясъчни възглавници, уплътнени чакълести подложки и др.) – зона А.

Предвидени са тротоари от бетонови плочи със следната конструкция:

- 5 см бетонови плочи;
- 3 см циментов разтвор;
- 30 см трошен камък;

- Общата дебелина на тротоарите е 38 см и е за колесно натоварване 2 т.

Големи съоръжения:

- **Пътен подлез с бул. Братя Бъкстон при км 50+098**
- **Пешеходен подлез на км 53+122**
- **Преминаване над р. Боянска при км 51+260 – съществуващата корекция на р. Боянска в този участък е изградена с две стоманобетонени тръби $\phi 2000$ с дължина 39.00м. С новото проектно решение се предвижда уширение на тръбите с 6.00м**
- **Подпорна стена от км 51+160 до км 51+360**
- **Тунел от км 51+360 до км 52+040**
- **Подпорна стена от км 52+040 до км 52+240**
- **Покрита корекция на дере Панчерица при км 51+916 – предвижда се съществуващото дере да се коригира от О.Т.122 на ул. Карамфил в кв.207а, местност „Гърдова глава“ до съществуващата покрита корекция преди локалното платно на бул. „Цар Борис III“ в кв.200, местност „Павлово - Бъкстон“. В обхвата на СОП конструкцията на дерето е съобразена както с тунела, така и с пресичанията на инженерните мрежи. В зависимост от местоположението сечението на стоманобетоневата корекция е различно.**
- **Армонасипна стена от км 52+253 до км 52+363 са проектирани според пасивна система на лицевата част, основаваща се на технология на затихване на деформациите преди монтаж на лицевата част и преди въвеждане на строежа в експлоатация. Тази система се състои от полиестерни геомрежи с широчина 5 м, които играят ролята на армировка на насипа и се загръщат назад в предната част, а в задната част се закотят в конструктивния насип.**
- **Естакада от км 52+363 до км 53+692 - Естакадата е разделена на 13 секции с обща дължината 1329 м. Според вида на премостването препятствието секциите биват стоманени и стоманобетонни. Всяка секция се състои от две пътни платна по 10.50 м с разделителна ивица от 3.00 м между тях и два тротоара по 1.75 м, с шумозащитни прегради с височина 3.00 м и с ограничителни системи. Естакадата е разделена на 13 секции с обща дължината 1329 м.**
- **Мост над р. Владайска при км 52+644 (лок.платна) - Предвижда се ново мостово съоръжение в обхвата на СОП, което е обвързано с бъдещата корекция на реката от СОП до ул. Дамяница**
- **Мост над р. Домуз дере при км 53+453 (лок.платна) – предвижда се нова мостово съоръжение в обхвата на СОП, като ще бъде извършена частична корекция на Домуз дере с дължина 95.00 м югозападно от СОП.**
- **Армонасипна стена от км 53+692 до км 53+860**
- **Армонасипна стена от км 54+220 до км 54+360**
- **Естакада от км 54+360 до км 54+560 при пътен възел с ОК - Естакадата се състои от от 2 секции - две отделни съоръжения, по едно за всяко платно и посока на движение обща дължината 200 м. Пътно платно е с широчина 10.50 м и два тротоара по 1.75 м. Предвижда се и поставяне на шумозащитна преграда.**
- **с височина 3.00 м (тротоар при разделителна ивица) и с ограничителни системи;**
- **Корекция на дере Горна баня при км 54+416 – предвидена е реконструкция с покрита стоманобетонено сечение 150/165 и дължина 66.21 м**
- **Армонасипна стена от км 54+416 км 54+560**
- **Подпорна стена от км 55+383 до км 55+575**

- **Надлез над ЖП линия „София - Перник“ при км 55+612** - Съоръжението е триотворно, като средният отвор е разширен с оглед осигуряване на габарит за два ж.п. коловоза. Състои се от две отделни съоръжения, по едно за всяка посока на движение. Пътно платно е с ширина 10.50 м и два тротоара по 2.00 м(външен) и 1.45 м (вътрешен). Общата ширина на съоръжението е 28.00 м
- **Подпорна стена от км 55+655 до км 55+798**
- **Корекция на р. Стубела на км 56+333** - Предвидена е корекция на р. Стубела, която ще бъде изпълнена с два типа сечения:
 - От пункта на заустване и преминаването под околоръстен път до западната регулационна линия на СОП – чрез тръбен водосток Ø1500 мм от стоманобетонени тръби. Дължината на корекцията е 109.63 м.
 - От западната регулационна линия на СОП до втока на р. Стубела – чрез открита стоманобетонена корекция. Дължината на корекцията е 13.18 м.
- **Подпорна стена от км 56+672 до км 56+732 – Изградени са стоманобетонни ламели** от по 12 м ширина със стъпалообразно фундиране. Височината на ламелите варира от 2.50 м до 4.00 м.
- **Надлези на к.кр. Суходол при км 56+903 и при км 56+963** - Всеки мост е с ширина 11.5 м и дължина 27.7 м.
- **Подпорна стена от км 57+098 до км 57+158**
- **Корекция на р. Суходолска на км 57+612 – предвидена е подмяна на съществуващите 4 бр. тръби ф800 с нови от стоманобетонени елементи с размери 5.00/1.75 м**
- **Реконструкция на язовирната стена , преливното и изпускателно съоръжение на язовир „Филиповци“**

След направен анализ относно сигурността на язовирна стена “Филиповци“ по отношение на устойчивостта на откосите ѝ е установено, че при особено съчетание на натоварванията и въздействията, стабилитета на въздушния откос не е осигурен тъй като коефициента на сигурност е по-малък от нормативно определения.

Проектната ос на трасето на СОП в разглеждания участък преминава източно от сегашната ос на язовирната стена на средно разстояние от 9.8 м по десния ръб на короната по посока въздушния откос на стената. Ситуационното разположение на проектното трасе на СОП налага да се извърши реконструкция на: воден откос на стената, въздушен откос на стената, основен изпускател, преливник и бързоток. Предвидено е уширяване на стената в двете посоки. Реконструкция на язовирна стена „Филиповци“ гарантира статическа и динамическа сигурност на съоръжението.

2.2. Необходимост от други, свързани с основния предмет, спомагателни или поддържащи дейности, в т.ч. ползване на съществуваща или необходимост от изграждане на нова техническа инфраструктура:

При изграждането на участъка ще бъдат извършени реконструкции на съоръжения на други ведомства.

- **Водопроводи:**
 - **Водопроводна галерия при п.с. Бъкстон** – подмяна на съществуващи водопроводи в галерията с нови стоманени тръби
 - **Водопровод ф1000 и ф800 на бул. „Братя Бъкстон“** – реконструират се съществуващи водопроводи ф1000ст и ф800ст в обхвата на СОП. С цел да не се прекъсва водоснабдяването по време на строителство се предвижда временен водопровод ф700ст

– **Водопровод ф1500ст на ул. „Преки път“** – Съществуващия водопровод попада в рампата на тунела, затова ще се реконструира в участъка между кръстовищата бул. „Пушкин“ – ул. „проф.Дуйчев“ и ул. „Велики прелом“ – ул. „Преки път“

– **Водопровод ф1500ст и ф800** Ще бъде реконструиран съществуващ водопровод в участъка от ул. Борислав Огойски до ж.п. линията София – Перник. Водопроводът ще бъде изместен.

– **Водопровод ф900ст за р-р Модерно предградие** - ще се реконструира само участъка от съществуващия водопровод Ф900ст., който ще се засегне от фундаментите на моста над ж.п.линията София-Перник. Реконструкцията е със Ф762/11стоманени тръби с дължина 63 м в пътното платно.

– **Водопровод Ф800ст. от р-р Лозище.**

Съществуващият водопровод Ф800 е с трасе през частни имоти. Водопроводът ще бъде реконструиран в обхвата на СОП и по улица по регулация в м. Подлозище - разширение Горна Баня. В участъка на напречното пресичане със СОП, съществуващата галерия ще се разруши и ще се изгради нова проходима галерия. В галерията ще се монтира стоманен водопровод. По време на строителството е предвиден временен водопровод с дължина 60 м. Диаметърът на временния водопровод е определен като са ползвани данните на „Софийска вода” АД за постъпващото количество в р-р “Лозище”.

Като неразделна част от проекта е и реконструкцията на консумативната водопроводна мрежа. По трасетата на всички нови водопроводи са предвидени необходимите спирателни кранове, пожарни хидранти ПХ DN80- надземни, въздушници Ф50, изпускатели и ревизионни шахти с обратни клапи за прекъсване на напора. Изпускателите са заустени в шахти на новия канал.Съобразно границите на DMA и PMA зоните са посочени затворените спирателни кранове.

• **Канализация** –съобразена е с всички части на инженерната инфраструктура, с метростанция МС III-18 в квартал Овча Купел, както и с трасетата на магистралните водопроводи. Канализационната система в разглеждания участък е изградена и функционира като смесена. Реконструкцията на каналната мрежа и нейното доизграждане ще продължи да се реализира като смесена канализационна система. Предвидени за реконструкция са канили и колектори, които са засегнати от уширението на СОП в следните територии:

- **Канализация резиденция Бояна**
- **Канализация кв. „Манастиркси ливади - Запад“**
- **Канализация кв. „Гърдова глава“**
- **Канализация кв. „Павлово - Бъкстон“**
- **Канализация кв. „Карпузица“**
- **Канализация кв. „Овча Купел“**
- **Канализация на кв. „Горна баня“**
- **Канализация на кв. „Суходол“**

В разглеждания участък има изградени нерегламентирани канали с малки диаметри, които са заустени в съществуващите канали, реки и дерета. Отпадат с реализацията на СОП. Изключение правят каналите (колекторите) които пресичат напречно СОП и провеждат отпадните води.

- **Електропроводи:**

В разглежаният участък от СОП са разположени трафопостове, кабели НН 1кV и СрН 10 и 20кV , както и въздушни електропроводни линии 20кV и 110кV.

– Засегнатите кабели СрН 10 и НН 1кV се изместват в нови тръбни мрежи със съответен брой тръби, с необходимия брой кабелни шахти в новите тротоарни ивици по продължение на трасето. Ще бъдат реконструирани СрН 20кV и СрН 10кV кабели, както и всички съществуващи НН 1кV ВЕЛ НН 1кV с усукани изолирани и АС проводници.

- Разширението на Софийски околоръстен път засяга съществуващи ВЛ ВН - 110 kV между П/Ст „Княжево“ и П/Ст „Красно село“, собственост на „ЕСО“ ЕАД, който се закабелява в нов кабелен колектор.
- Предвижда се да се изградят и нови пресичания на новото платно.
- СОП се пресича на няколко места с Въздушни електропроводни линии 20kV, част от тях ще бъдат реконструирани.
- Засягат се 4 броя съществуващи трафопоста, които се заменят с 3 броя нови, за които по новата регулация са отредени петна.
- Ще бъде извършено закабеляване на въздушна електропроводна линия вл 110kv ”Горна баня“. ВЛ попада в непосредствена близост до новопредвидения път и е невъзможно ВЛ да се запази в сегашното си положение. Поради невъзможност да се измести, ще се закабели. Полагането на кабели ще се изпълни в бетонен канал, като за същия се предвижда по средата да има бетонна преграда и кабелите ще са положени в трудногорими тръби с цел намаляване на необходимото изолационно разстояние – респективно големината на бетонния канал. Трасето на кабела преминава по тротоара в близост до други технически проводни, мрежа СрН, телекомуникации и др. По цялата си дължина кабела ще се положи в бетонен канал, предвид по лесния му монтаж и експлоатация. На определени места в следващ етап на разработката ще се предвидят необходимите шахти за монтаж на кабелни муфи и експлоатация.

- **Газопроводи:**

Прилежащите квартали към СОП са частично или изцяло газифицирани.

Съществуващите газопроводи, попадащи в рамките на новото трасе на СОП се реконструират и се изграждат нови.

Те са разположени в локалните платна, на разстояние 0,7 м от новата бордюрна линия.

- **Телекомуникация**

Предвижда се изграждане на нова тръбна мрежа по 4 бр. PVC тръби с ф110 мм в двата тротоара на СОП, както и направа на нови пресичания през СОП на следните места:

- ул. Ралевица – 12 бр. PVC тръби
- при ул. Александър Пушкин – 12 бр. PVC тръби с нови кабели
- при ул. Будилник – 7 бр. PVC тръби
- при ул. Пелистер – 12 бр. PVC тръби с нови кабели
- при бул. Цар Борис III – 7 бр. PVC тръби
- при ул. Любляна – 12 бр. PVC тръби
- при ул. Монтевидео – 12 бр. PVC тръби
- в близост до ул. 648 – 7 бр. PVC тръби
- в близост до ж.п. линия „София - Перник“ – 4 бр. PVC тръби
- при ул. Момина сълза – 4 бр. PVC тръби
- при ул. Люлинска – 7 бр. PVC тръби
- при р. Суходолска – 4 бр. PVC тръби
- преди АМ „Люлин“ -4 бр. PVC тръби

Също така се предвиждат Т-муфи, за да не се прекъсват телефонните връзки, а новите шахти ще бъдат от тип ШКСП-1 с два или три капака.

Всички реконструкции са в обхвата на одобрения със Заповед № РД-02-15-41/05.04.2023 г. на МРРБ ПУП-ИПУР за участък от км 52+760 (при ул. „Лазурна“ и ул. „Киевска“) до км 58+602 (начало на АМ „Струма“) и в изработения и процедуриращ се ПУП-ИПУР за участък от км 50+500 (района на кръстовището с бул. Бъкстон) до км 52+760.

2.3. Предвидени изкопни работи, предполагаема дълбочина на изкопите:

Изкопните работи, съпътстващи реализацията на инвестиционното предложение са свързани предимно с местата за реконструкция на кръстовищата, съответно при надземно и подземно преминаване на предвидените съоръжения. Дълбочината на изкопните работи ще

бъде определена в конструктивния проект за всяко отделно съоръжение, в съответствие с геоложките и хидрогеоложките условия на терена.

2.4. Ползване на взрив:

Не се предвижда.

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

Инвестиционното предложение се изготвя в съответствие със заложените в Изменението на Общия устройствен план на Столична община реконструкция и модернизация на комуникационно-транспортната система на Столична община. ИОУП е прието с решение № 697 от протокол 51/19.11.2009 г. и решение № 960/16.12.2009 от Министерски съвет. Към плана има изготвени и приети от ВЕЕС Екологична оценка и Оценка за съвместимост (Решение 1-1/2009 на ВЕЕС при МОСВ).

Конкретното инвестиционно предложение е свързано със следните планове, програми и стратегии:

- Изменение на ОУП на Столична община (Решение № 697 от Протокол 51/19.11.2009 г. и Решение № 960/16.12.2009 от Министерски съвет)
- Приета схема на ПУМ към ИОУП на Столична община.
- Екологична оценка и Оценка за съвместимост на ИОУП на Столична община (Решение № 1-1/2009 г. на ВЕЕС при МОСВ)
- Проект за АМ „Люлин” и доклад за ОВОС към него.
- Съществуващи подробни устройствени планове за територии, прилежащи на трасето.
- Общински план за развитие на Столична община (2014-2020) и специализираните програми към него за развитие на транспорта;
- Областна стратегия за развитие (ОСР) на област София-град за периода 2014-2020 г.
- Разширение и реконструкция на Софийски околовръстен път от км 50+⁵⁰⁰ до км 58+⁶⁰² и реконструкция на съоръжения на съществуващата инфраструктура

В участъците на реконструкция ще се модернизира и съществуващата ВиК мрежа, като се предвидят всички необходими съоръжения за събиране и третиране на повърхностните и отпадъчните води.

Ще бъдат монтирани нови стълбове за улично осветление, които ще бъдат захранени от съществуващи и нови табла за улично осветление. Електрозахранването на новото улично осветление ще се осъществи посредством трифазни кабели. Електрозахранването на осветлението на пътни платна попадащи под пътни съоръжения (естакади и мостове) е обособено на отделни кабелни клонове.

Предвиденият участък за реконструкция и разширение не променя заложеното проектно решение в Изменението на ОУП на Столична община и се съобразява с направени препоръки от проведените консултации и публични обсъждания на Екологичната оценка на плана.

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

4.1. Местоположение на инвестиционното предложение:

Инвестиционното намерение е разположено на територията на Столична община, район „Люлин“, район „Красна поляна”(Западен парк), район Овча купел (кварталите Горна баня и Суходол, ж.к.Овча купел 1 и ж.к. Овча купел 2) и през район Витоша (кварталите Бояна, Павлово, Карпузица и вилна зона Беловодски път).

4.2. Елементи на Националната екологична мрежа:

Инвестиционното предложение **не** попада в границите на защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии, както и в границите на защитени зони от мрежа Натура 2000.

4.3. Обекти, подлежащи на здравна защита:

Обекти, подлежащи на здравна защита са:

- Жилищните сгради;
- Лечебните заведения;
- Училищата;
- Детските градини и ясли;
- Висшите учебни заведения;
- Спортните обекти;
- Обектите за временно настаняване (хотели, мотели, общежития, почивни домове, ваканционни селища, къмпинги, хижи и др.);
- Места за отдих и развлечения (плувни басейни, плажове и места за къпане, паркове и градини за отдих, вилни зони, атракционни паркове, аквапаркове и др.);
- Както и обектите за производство на храни по § 1, т. 37 от допълнителните разпоредби на Закона за храните, стоковите борси и тържищата за храни.

Инвестиционното предложение ще повиши качеството на живот и здравната среда на населението на гр. София, посредством подобряване качеството на придвижване по път II - 18 и достъпа до населените места в района. Минимален дискомфорт се очаква по време на реконструкцията на участъка.

4.4. Територии за опазване на обектите на културното наследство:

Инвестиционното предложение не засяга обекти на културното наследство, съгласно Закона за културното наследство.

4.5. Схема на нова или промяна на съществуваща пътна инфраструктура:

При извършването на всички предвидени строително-ремонтни дейности ще се използва изградената пътна инфраструктура и не се предвижда изграждане на нова такава.

4.6. Очаквано трансгранично въздействие:

Местоположението на разглеждания обект изключва възможността от възникване на трансгранични въздействия.

5. Природни ресурси, предвидени за използване по време на строителството и експлоатацията /вкл. предвидено водовземане за питейни, промишлени и други нужди – чрез обществено водоснабдяване (ВиК или друга мрежа) и/или от повърхностни води, и/или подземни води, необходими количества, съществуващи съоръжения или необходимост от изграждане на нови/:

Природните ресурси, които ще бъдат използвани по време на строителството са на първо място почвите, които ще бъдат отстранени и впоследствие депонирани на предвиденото депо за земни маси, или използвани за благоустрояване на съседни територии. Част от тези земни маси е възможно да бъдат използвани и при моделирането на терена около новоизградените пътни възли. Специално внимание ще се обърне на запазването на незамърсения хумусен слой, който впоследствие ще бъде използван при благоустрояването на нарушените пространства около трасето. Възможно е по време на строителството и след изграждането на пътя в обхвата му да

се получи запечатване на почвите, а в зоната за обслужване на строителните дейности (ивици, успоредни на трасето), да се получи вторично уплътняване на почвите и техногенно замърсяване с вредни вещества, поради което ще се предвидят и съответните рекултивационни мероприятия за възстановяване на почвите и ландшафта.

Измененията на топографията на терена и свързаната с това трайна промяна във водния режим ще бъдат регулирани с проучванията за отводняването на пътя и реализирането на необходимите съоръжения за регулиране на отвеждането на повърхностните и подземните води. Такива промени се очакват в зоната на новопроектираните пътни възли на две нива. В останалите участъци, поради характера на работите при разширение на съществуващото трасе, тези промени ще бъдат незначителни до нулеви.

Друг вид природни ресурси, използвани по време на строителството ще бъдат различни фракции баластра, трошен камък, пясък и др. Точното количество и вида на тези материали може да бъде определено след изготвянето на идейния проект. За намаляване на замърсяването на въздуха по време на строителството, ще се търсят подходящи материали от баластриери и кариери, разположени по най-краткия маршрут до проучвания участък на СОП.

Освен земни маси, хумус и инертни материали, по време на строителството ще бъде използвана питейна вода и вода за строителни работи.

По време на експлоатацията ще се използва предимно воден ресурс от обслужващи обекти, разположени в близост до трасето, които нямат връзка с обекта за реконструкция и разширение и се изпълняват по отделни инвестиционни проекти, а при евентуални ремонтни работи - природни ресурси, аналогични на тези по време на строителството.

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

Очакваните емисии на вредни вещества, емитирани по време на строителство и експлоатация на съоръжението не са включени в списъка на приоритетните вещества в областта на политиката за водите, съгласно Приложение 1 от Наредба за стандарти за качество на околната среда за приоритетни вещества и някои други замърсители.

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

7.1. Емисии в периода на строителството:

В процеса на работа на строителната техника ще се емитира прах с различен фракционен състав, основно при изгребването на земни маси за оформяне на предвидените изкопи. Използването на такива строителни машини е свързано и с изхвърлянето на отработени газове, в чийто състав влизат: NOx – азотни оксиди; CH₄ – метан; CO – въглероден оксид; CO₂ – въглероден диоксид; SO₂ – серен диоксид; PM – прахови частици.

7.2. Емисии в периода на експлоатация:

По време на експлоатация на пътя, не се очаква промяна в количествения и качествения състав на емитираните в атмосферния въздух, вещества.

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

По време на строителството се очаква отпадъци да се генерират в процеса на строително-монтажните работи. Съгласно Наредба № 2 от 23.07.2014 г. за класификация на отпадъците ще се образуват следните видове отпадъци:

- При извършване на строителните дейности ще се генерират отпадъци с код 17 01 01 – Бетон; 17 01 07 - смеси от бетон, тухли, керемиди, плочки и керамични изделия, различни от упоменатите в 17 01 06; 17 05 04 – Почва и камъни, различни от упоменатите в 17 05 03*; 17 03 02 - Асфалтови смеси, различни от упоменатите в 17 03 01; 17 02 01 – Дървесина; 17 04 05 -

Чугун и стомана; 17 09 04 - смесени отпадъци от строителство и събаряне, различни от упоменатите в 17 09 01, 17 09 02 и 17 09 03.

- В процеса на работа на строителните машини, при тяхната експлоатация, поддръжка или ремонти налагащи се при неизправност, има вероятност да се получат отпадъци отнесени към групи: 13 01 „Отпадъчни хидравлични масла“, 13 02 „Отработени моторни, смазочни и масла за зъбни предавки“ и 13 07 „Отпадъци от течни горива“, 16 01 „Излезли от употреба превозни средства от различни видове транспорт (включително извънпътна техника) и отпадъци от разкомплектоване на излезли от употреба превозни средства и части от ремонт и поддръжка (с изключение на 13, 14, 16 06 и 16 08), 16 06 „Батерии и акумулатори“.

- Строителните работници ще бъдат източник на отпадъци с код 20 03 01 „Смесени битови отпадъци“.

Организацията по извозването на отпадъците по време на строителството ще се осъществява от изпълнителя на обекта. Дейностите по събиране и извозване на отпадъците ще се извършват въз основа на сключени договори с юридически лица, притежаващи съответните разрешителни за дейности с отпадъци по Закона за управление на отпадъците.

9. Отпадъчни води, които се очаква да се генерират и предвиждания за тяхното третиране/(очаквано количество и вид на формираните отпадъчни води по потоци (битови, промишлени и др.), сезонност, предвидени начини за третирането им (пречиствателна станция/съоръжение и др.), отвеждане и заустване в канализационна система/повърхностен воден обект/водоплътна изгребна яма и др.):

- **Съществуваща канализация**

Разглежданата територия попада във водосбора на два главни канализационни колектора:

– ляв владайски канализационен колектор (ЛВК), намиращ се в разглеждания участък приема отпадните води от кв. Карпузица, кв. Гърдова Глава, кв. Княжево, част от кв. „Овча Купел-1“ и кв. „Горна Баня“. Строителството на колектора е извършено успоредно със строителството на корекцията на р. Владайска.

– ляв суходолски канализационен колектор разположен (ЛСК) до СОП отводнява територията на кв. Суходол. Изграден е по левия бряг на р. Суходолска. В момента трасето на колектора минава западно от съществуващата следа на Околовръстен път, пресича напречно пътя и продължава източно от него към кв. Люлин. Трасето на колектора попада в западното централно платно по новата следа на СОП. В следваща фаза на проектиране е необходимо да се рекордират отворите на съществуващите шахти спрямо новата пътна нивелета. Ще бъдат изградени всички отливни канали по ЛСК от съществуващите преливни шахти в кв. Суходол. В разглеждания участък на СОП преминават реки и дерета, извиращи от северните склонове на планините Витоша и Люлин.

При реализация на инвестиционното предложение ще бъде разширена и реконструирана и съществуващата ВиК мрежа. При оразмеряването на мрежата са предвидени и необходимите водни количества за противопожарни цели.

Очакваните отпадъчни води ще бъдат преди всичко дъждовни, поради което се приема за уместно изграждането на смесена канализационна система. Тя е с високи санитарно – хигиенни качества и е удобна за експлоатация.

Отводняването на пътните платна ще се осъществява със смесени канали в осите на левия и десен локал на пътя. В тях се отводняват повърхностните дъждовни води от пътя чрез включванията на уличните оттоци. Проектирани са канали за дъждовни води, които са предвидени за отводняване на пътната настилка в отделни участъци на магистралата, основно в централните платна. Дъждовните отпадни води към момента са зауствени в съществуващите реки и дерета. Основни приемници на дъждовните води за района на инвестиционното предложение ще са р. Боянска, р. Владайска, Домуздере, р. Стубела и р. Суходолска. Приемане на дъждовните води от пътното платно ще се осъществява с дъждоприемни шахти. В зоните пред естакадите

също са предвидени двойни оттоци. В зоните на преплитане се предвиждат дъждоприемни шахти само в локалните платна. В зоните с разделителна ивица или подпорни стени при локалните платна се залагат оттоци от двете страни на директното трасе и в локалните платна.

Отвеждане и приемане на повърхностните води в зоната на разделителната ивица ще се осъществява посредством отводнителна система. Повърхностната вода, преминала през почвения слой на разделителната тревна ивица, се поема от дренажната призма и чрез система от надлъжния дренаж, ревизионни шахти и отклонения се отправя към смесените канали в лявото или дясното локални платна.

За правилното функциониране на мрежата, са предвижда да бъдат изградени и необходимия брой съоръжения - ревизионни и събирателни шахти. Такива ще се построят в началото на всеки участък, при събиране на два или повече канали, при промяна на диаметрите, при вертикални и хоризонтални чупки и при дълги участъци в права линия.. При проектиране на смесената канализационна мрежа ще бъдат предвидени необходимите дъждопреливници.

10. Опасни химични вещества, които се очаква да бъдат налични на площадката на предприятието/съоръжението (в случаите по чл. 99б от Закона за опазване на околната среда се представя информация за вида и количеството на опасните вещества, които ще са налични в предприятието/съоръжението съгласно приложение № 1 към Наредбата за предотвратяване на големи аварии и ограничаване на последствията от тях):

По време на строителните работи, използването на опасни химични вещества е свързано със строително-транспортната техника. Тези вещества включват петролни масла и различни горива – бензин, дизелово гориво, пропан-бутан, природен газ и др. Опасност от тяхното използване съществува при възникване на аварийни ситуации, като в тези случаи е необходимо своевременно да пристъпи към изпълнение на мерките, заложи в плана за действие при аварийни ситуации, който фирмата-изпълнител на обекта следва да изработи и съгласува преди започване на строителството.

Проектът не предвижда съхраняване на опасни вещества на строителните площадки, както и не се предвижда използването на химични вещества, препарати и продукти, подлежащи на забрана.

Инвестиционното предложение не представлява съоръжение с нисък или висок рисков потенциал съгласно чл. 99б от Закона за опазване на околната среда.

Моля да ни информирате за необходимите действия, които Агенция „Пътна инфраструктура” трябва да предприеме по реда на глава шеста от Закона за опазване на околната среда и чл. 31 от Закона за биологичното разнообразие.

Предварително Ви благодаря за съдействието!

Приложения: 1. Ситуация в dwg и pdf формат

С уважение,

3.10.2024 г.

X

инж. Йордан Вълчев
Председател на УС на АПИ
Signed by: YORDAN KLIMENTOV VALCHEV