



МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ
РЕГИОНАЛНА ИНСПЕКЦИЯ ПО ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ-СОФИЯ

София 1618; п.к.332; бул."Цар Борис III" № 136; ет.10;
Деловодство:955 55 98; Зелен тел.:856 51 52; факс: 955 93 62; e-mail: riew-sofia@ riew-sofia.government.bg

РЕШЕНИЕ № СО – 60 – ПР/2007 г.

**за преценяване на необходимостта от извършване на оценка на въздействието върху
околната среда**

На основание чл. 93, ал.3 и ал.5 от Закона за опазване на околната среда, представена писмена документация по Приложение № 2 към чл.6 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда

РЕШИХ

да не се извършва оценка на въздействието върху околната среда за

инвестиционно предложение: "Участък от II^{ри} метродиаметър - от надлез "Надежда" до кръстовище на бул. "Джеймс Баучер" и бул."Черни връх"

местоположение: Дължина на трасето 6 477.00 м. и се разделя от планираните метростанции на няколко метроучастъка:

Участък от Обръщателно съоръжение № 1 до МС 5 ("Надлез Надежда") с дължина 1362.20 м. Участъкът започва преди МС 5 като се развива като двупътен тунел по направление на бул."Княгиня Мария Луиза" до кръстовището с бул. "Ген. Николай Г.Столетов".

Участък от МС 5 до МС 6 ("Централна гара") с дължина 745,50 м. Участъкът започва от МС 5 и се развива по направление на бул. "Княгиня Мария Луиза" до предгаровия площад на Централна гара.

Участък от МС 6 до МС 7 ("Лъвов мост") с дължина 697,30 м. Участъкът започва от МС 6 като се развива като двупътен тунел по направление на бул. "Княгиня Мария Луиза" до кръстовището на булеварда с бул. "Сливница". На това място, в района на Лъвов мост, под корекцията на р. Владайска се планира да се ситуйра МС 7.

Участък от МС 7 до МС 8 ("Света Неделя") с дължина 852,90 м. Участъкът се развива като двупътен тунел от края на МС 7 в южна посока, под бул. "Княгиня Мария Луиза" и достига до кръстовището на булеварда с бул. "Тодор Александров", където между Централни хали и бул. "Тодор Александров" се планира МС 8. На това място - под изградената МС "Сердика", II^{ри} метродиаметър пресича I^{ви} метродиаметър, като преминава под него, което налага МС 8 и прилежащия ѝ тунел да се разположат на значителна дълбочина - 18,00 м. от терена.

Участък от МС 8 до МС 9 (“НДК”) с дължина 1 263,20 м. Трасето на метрото продължава като двупътен тунел под площад “Света Неделя”, под архитектурните обекти и бул. “Витоша” като достига до НДК. В района заедно със строителството на комплекса са изградени конструкциите на две метростанции – МС 9 и МС 10 и с метроучастъците между тях. МС 9 е ситуирана пред НДК, като единият от входовете ѝ е на кръстовището на бул. “Витоша” с бул. “Патриарх Евтимий”, а другият от НДК и подземното пространство пред него. Участъкът между двете метростанции е изграден, като трасето преминава подземно под Перловската река и завива на североизток.

Участък от МС 9 до МС 10 (Хотел “Хемус”) с дължина 978,90 м. Непосредствено след МС 9, изграденото вече трасе пресича бул. “Фритьоф Нансен” и след кръстовището с бул. “България” достига бул. “Черни връх”, където в района между Музея “Земята и хората” и хотел “Хемус” е разположена МС 10.

Участък от МС 10 до МС 11 (Хотел “Кемпински - Зографски”) с дължина 1 206,90 м. Непосредствено след МС 10 линията на метрото продължава като двупътен тунел под бул. “Черни връх” на значителна дълбочина /32.00 м./. В района на кръстовището на бул. “Джеймс Баучер” и бул. “Черни връх” се планира разполагането на МС 11.

Участък от МС 11 до Обръщателно съоръжение № 2 с дължина 370,10 м. Участъкът продължава 200.00 м. след МС 11 под бул. “Черни връх”.

възложител: “МЕТРОПОЛИТЕН” ЕАД, адрес на регистрация: гр. София, бул. “Княз Борис I” № 121, ЕИН 000632256, представлявано от ст.н.с. д-р инж. Стоян Братоев – изпълнителен директор

характеристика на инвестиционното предложение: Предмет на инвестиционното предложение се конкретизира в изграждането на обект: Участък от трасето на II^{ри} метродиаметър, включващ строителството на метротрасето от надлез “Надежда” до кръстовището на бул. “Джеймс Баучер” с бул. “Черни връх” с обща дължина 6 477,00 м., седем метростанции две обръщателни съоръжения. В планираното метротрасе, включено в инвестиционното предложение, са предвидени седем метростанции, две от които (МС 9 и МС 10) са изградени конструктивно в периода 1980-1983 г. От останалите пет метростанции - МС 7 (“Львов мост”) се предвижда да се изгради по “тунелен” способ, останалите четири – по “открит” метод. Целта на предложението, съгласно генералната схема за развитие на линиите на Метрополитена е да се свържат изградените до момента метроучастъци от I^{ви} метродиаметър (МС “Обеля” – МС “Сердика”) с предложението метроучастък от II^{ри} метродиаметър. С изграждането на участъка се постига директна и удобна транспортна връзка на Централната гара и жилищните квартали “Банишора” и “Лозенец” с централните градски части, а чрез изградените метроучастъци от I^{ви} метродиаметър - с жилищните квартали “Обеля”, “Люлин”, “Младост” и “Дружба”. Строителството на метроучастъците и метростанциите се предвижда да се извършва чрез утвърдени строителни технологии, с прилагането на усъвършенствани строителни и конструктивни решения, използвани при изграждането на I^{ви} метродиаметър от МС “Обеля” до МС “Интерпред”. Изграждането на целия метроучастък се планира да се изпълни подземно по “тунелен” способ, а строителството на метростанциите по “открит” способ с предварително укрепване на земната основа. Изграждането на тунелите от метроучастъците се предвижда да се изпълни чрез технологията “Щитова проходка”, осъществена от последно поколение “Тунелно Прокопаваща Машина”

Успоредно с полагането на основните строителни конструкции се предвижда и изграждането на инженерната инфраструктура – водоснабдяване, електроснабдяване, канализация и комуникации. Утвърденото трасе пресича няколко основни пътни артерии от столичната улична мрежа. Предвижда се трасето в тези участъци да се изгражда подземно, без да се променя трафика на движение. При реализирането на инвестиционното предложение не се предвижда промяна на съществуващата или изграждане на нова пътна инфраструктура. По време на строителството ще се генерират отпадъци /земни маси, камъни, почви, стротелни отпадъци/, всичките ще бъдат извозвани по одобрена от Столична община и КАТ транспортна схема до местата определени за целта. Не се предвижда допълнителна преработка на битовите и строителните отпадъци преди извозването им до депата за отпадъци.

позиция: т.10, буква “и” от Приложение № 2 на ЗООС.

МОТИВИ:

1. С изграждането на участъка от II ^{-ри} метродиаметър от надлеза “Надежда” до кръстовище на бул. “Джеймс Баучер” и бул. “Черни връх” се очаква значително облекчаване трафика на пътничкопотоците и повишаване ефективността на столичната транспортна мрежа.
2. Изграждането на целия метроучастък се планира да се изпълни подземно без засягане на уличната мрежа и съществуващата инфраструктура. Трасето не засяга частни имоти.
3. С реализацията на инвестиционното предложение ще се намалят емисиите на вредни вещества от наземния автомобилен трафик и масовия градски транспорт.
4. При строителството на метростанциите и метроучастъците е възможно краткотрайно емисионно натоварване с изгорели газове предимно при провеждане на изкопните работи.
5. За предотвратяване на запрашаването при натоварване и транспортиране на земни маси се предвижда оросяване на работните участъци с промишлена вода.
6. По време на строителството шумовото натоварване ще окаже временно негативно влияние върху акустичната среда и то предимно през светлата част на денонощието.
7. При експлоатацията на метрото, натоварване на акустичната среда не се очаква. За намаляване на разпространението на шум се предвижда монтиране на шумопоглъщащо поликарбонатно покритие.
8. Значителната дълбочина, ниските скорости на движение, голямата маса на конструкцията и виброизолирания релсов път се очаква да доведат до снижение нивото на вибрациите, по-ниско от естествения вибрационен фон.
9. С реализирането на инвестиционното предложение няма да се наруши екологичното състояние на повърхностните водни обекти, не се очаква да се засегнат извори на минерална вода и негативно въздействие върху подземните води.
10. Захранването с вода за питейни и производствени нужди по време на строителството и при експлоатацията на обекта ще се извършва от водопроводната мрежа на гр. София.
11. По време на строителството се предвижда използване на химически тоалетни.
12. Повърхностните и подземни води при строителството ще се отвеждат до съответните градските колектори.
13. При строителството се предвижда предварително укрепване на котлована с шлицови стени, чрез който метод се очаква най-малко въздействие върху режима на подземните води.

14. Формираните битово-фекални отпадъчни води от санитарните възли на метростанциите и условно чистите води /повърхностни от открития участък и от измиване на метротунела/ ще се отвеждат в градската канализационна мрежа.
15. Отпадъците, които ще се генерират по време на строителството и след това при експлоатацията на метрото са неопасни – строителни, битови и производствени.
16. На обекта не се предвижда обезвреждане на отпадъци.
17. Реализацията на инвестиционното предложение няма да засегне находища на подземни богатства.
18. Инвестиционното предложение се предвижда да се реализира в силно урбанизирана среда, където няма установени защитени растителни и животински видове, както и защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии.
19. Реализирането на метрополитен няма да окаже негативно влияние върху растителния и животински свят в района.
20. Проектът за трасе на участъка от II^{-ри} метродиа метър от надлеза “Надежда” до кръстовище на бул. “Джеймс Баучер” и бул. “Черни връх” е съгласуван с Националния институт за паметниците на културата с писмо изх.№ 3973/08.02.2007г. при определени изисквания.
21. За инвестиционното предложение са уведомени писмено район “Лозенец”, район “Триадица”, район “Средец”, район “Оборище”, район “Възраждане” и район “Сердика”. Представени са писмени становища от районите за проявения обществен интерес. Няма данни за постъпили възражения срещу реализацията на инвестиционното предложение.

Предупредителният протокол е неразделна част от настоящото решение.

Настоящото решение не отменя задълженията на възложителя за изпълнение на изискванията Закона за опазване на околната среда и други специални закони и подзаконови нормативни актове и не може да служи като основание за отпадане на отговорността съгласно действащата нормативна уредба.

Решението може да бъде обжалвано чрез Директора на РИОСВ-София в 14-дневен срок от съобщаването му пред Министъра на околната среда и водите съгласно чл.84 от Административно – процесуалният кодекс (АПК), или пред Административен съд – гр. София съгласно чл.149 от АПК (обн. ДВ бр.1/2007г.).

При промяна на инвестиционното предложение, на възложителя или на някои от обстоятелствата, при които е било издадено настоящето Решение, възложителят/новият възложител трябва да уведоми РИОСВ – София до 1 месец след настъпване на измененията.

Дата 20.3.07



ДИРЕКТОР:

[Signature]
/ Гергана Благиева /