



Изх.№...../.....2024 г.

ДО
Г-Н ПЕТЪР ДИМИТРОВ
МИНИСТЪР НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

УВЕДОМЛЕНИЕ
за инвестиционно предложение

от „СОФ КЪНЕКТ“ АД, ЕИК 206155179, седалище и пълен пощенски адрес: гр. София 1540, област София, Столична община, район Слатина, бул. „Христофор Колумб“ №1, Летище София

Телефон/факс/ел. поща (e-mail): 02 937 2056; факс: 02 937 2010; office@sof-connect.com

Лица за контакт:

Антоанета Стоянова, Директор Устойчиво развитие/ESG

Тел: 0889 855 370, Имейл: a.stoyanova@sof-connect.com

Атанас Стоев, Ръководител отдел ОС и ИСУ

Тел: 0876 540 705, Имейл: a.stoev@sof-connect.com

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН МИНИСТЪР,

Уведомяваме Ви, че „СОФ КЪНЕКТ“ АД има следното 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

Характеристика на инвестиционното предложение /ИП/:

1. Резюме на предложението.

(посочва се характерът на инвестиционното предложение, в т.ч. дали е за ново инвестиционно предложение, и/или за разширение или изменение на производствената дейност съгласно приложение № 1 или приложение № 2 към Закона за опазване на околната среда (ЗООС))

Летище София е основното и най-голямо международно летище на България, разположено на 10 км източно от центъра на столицата София. От април 2021 г. „СОФ Кънект“ АД по силата на концесионен договор за строителство на обект „Гражданско

летище за обществено ползване София – публична държавна собственост“, сключен на 22.07.2020 г. с Министъра на транспорта, съобщенията и информационните технологии, пое ролята на летищен оператор, в чиито отговорности влиза ефективното опериране и управление на летище София през следващите 35 години (до 2055 г)..

Съгласно Решение на Министерски съвет № 687 от 25.8.2004 г., изменено с Решение №231 от 29.03.2024 г. на Министерски съвет Летище София е обявено за обект с национално значение. С Постановление № 181 на Министерски съвет от 20 юли 2009 г., последно изменено 2022 г., Летище София е определено като стратегически обект, който е от значение за националната сигурност на Република България. Летище София е национален обект съгласно §1 на ДР на Закона за държавната собственост.

Към настоящия момент на Летище София функционират два терминала, като до 2031 г. е планирано изграждането на Терминал 3. Инвестиционната програма на Концесионера цели да трансформира Летище София в модерно и конкурентно летище, като го превърне в регионално петзвездно летище и в един своеобразен двигател и стимул за социален, икономически, екологичен и приобщаващ растеж не само за София и за региона, но и за България.

Инвестиционното предложение включва следните подобекти:

1) Изграждане на нов пътнически Терминал 3 с прилежаща обслужваща инфраструктура;

2) Изграждане на нов транспортен център (ТЦ).

ИП не предвижда изграждане на нова писта.

Така посочените дейности, част от ИП, би следвало да бъдат отнесени към т. 10 „Инфраструктурни инвестиционни предложения“, буква б) „за урбанизирано развитие, включително строителство на търговски центрове и паркинги“ и буква г) „строителство на летища“ от Приложение № 2 на ЗООС, съответно да подлежи на преценяване на необходимостта от извършване на оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС).

Независимо от това, на основание чл. 93, ал. 9, т. 1 от ЗООС, „СОФ Кънект“ АД, като възложител на инвестиционното предложение, заявява своето искане за провежда на процедура по задължителна ОВОС, без да се извършва преценка за необходимостта от ОВОС.

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

1) Изграждане на нов пътнически Терминал 3 с прилежаща обслужваща инфраструктура

Изграждането на Терминал 3 може да започне след изместване на описаната по-долу подземна инфраструктура, която понастоящем се намира в терена, който ще бъде засегнат от бъдещото строителство, а именно:

- довеждащ водопровод – вътрешно-площадкова инфраструктура;
- битова канализация - вътрешно-площадкова инфраструктура;
- дъждовна канализация - вътрешно-площадкова инфраструктура;

- подземен оптичен кабел - вътрешно-площадкова инфраструктура;
- подземен електрически кабел средно напрежение - вътрешно-площадкова инфраструктура;
- подземно газово трасе - вътрешно-площадкова инфраструктура;

За целите на изграждането и функционирането на Терминал 3 ще бъде необходимо изграждането на нов, надземен резервоар за противопожарни нужди (вместимост до 600 м³) и помпена инсталация към него, както и свързването им със сградата на Терминал 3 чрез полагането на нов противопожарен водопровод в съществуващия към момента подземен инсталационен колектор.

За целите на Терминал 3 ще бъде изграден нов сух трафопост с мощност около 12000 kVA (инсталирана мощност) при предвидена консумация на Терминал 3 – 5000 kW, който ще бъде разположен в сутерена на сградата на Терминал 2.

Изграждането на Терминал 3 също така е обусловено от изграждането и въвеждането в експлоатация на новия Транспортен център (представен в т. 2 по-долу), тъй като е необходимо релокиране на паркинг съоръженията, използвани от таксиметровите автомобили и автобусите, обслужващи пътничкопотока.

Най-общите застроени площи (ЗП) и разгърнати застроени площи (РЗП) на сградата на Терминал 3 са:

- ЗП - около 28 000 м²;
- РЗП сутерен – около 13 000 м²;
- РЗП ниво 0 – около 28 000 м²;
- РЗП ниво 1 – около 23 000 м²;
- РЗП ниво 2 – около 8000 м²;
- Общо РЗП за Терминал 3 – около 72 000 м².

Етап на строителство

Сградата се предвижда да бъде изпълнена с хибридна носеща конструкция от монолитен стоманобетонен скелет и стоманена покривна конструкция. Обвивката на сградата ще се изпълни от фасадни и покривни системи за послоен монтаж. Описаните параметри на сградата предопределят наличието на следните строителни работи:

- изкопни, насипни и укрепителни работи;
- стоманобетонени работи (вкл. кофражни работи);
- работи по сглобяване и скрепване на метална конструкция (вкл. заваръчни работи);
- зидарски работи;
- шпакловъчни и бояджийски работи;
- полагане на различни видови подови настилки;
- монтиране на дограми, фасадни елементи, врати и др.;

Използваните материали при строителството на Терминал 3 ще бъдат:

- бетонови смеси;
- метални конструктивни, ОВК и покривни елементи;
- алуминиеви фасадни и интериорни елементи;
- стъкло (вкл. за окачена фасада);
- тухли;

- бои и лакове;
- керамични подови плочки;
- гипсокартон;
- полипропилен за водопроводната сградна инсталация;
- медни и алуминиеви електрически проводници;
- топлоизолационни материали (минерална, каменна вата).

Използвана строителна техника:

- кранове (кулокранове и автокранове);
- багери;
- бетоновози;
- валяци;
- асфалтополагачи;
- челен товарач с права кофа;
- тежкотоварни автомобили;
- друга строителна техника и механизация.

Захранване с електроенергия на Терминал 3

Електрозахранването на Терминал 3 ще бъде осъществено от съществуващите към момента мощности, с които Летище София е присъединено към общата електропреносна мрежа. За целите на електрозахранването на Терминал 3 не е необходимо изграждането на нови довеждащи електропроводи извън територията на Концесията и промяна на съществуващата електропреносна мрежа. За целите на електрозахранването на новият Терминал 3 се предвижда изграждането на нов трафопост в сутерена на Терминал и съответно изграждането на допълнителна вътрешна площадкова мрежа средно напрежение до новия трафопост, както и от новия трафопост до ГРТ на Терминал 3.

Използване на дизел-генератори:

По време на строителство – необходимото електричество по време на строителството на обекта ще бъде обезпечено от наличните и към момента електрически мощности. В този смисъл инсталирането на нарочен дизел генератор за нуждите на строителството няма да е необходимо.

Режимът на работа във фазата на строителството ще бъде непрекъсваем – 24 часа в денонощието, 7 дни в седмицата, 365 дни в годината, до изграждане на обекта.

Строителните дейности по Терминал 3 ще следва да се съобразяват и да не възпрепятстват извършването на летищните операции на Терминал 2.

Дълбочината на изкопите за фундиране на Терминал 3 ще бъде около 12 м. Поплитко фундиране се предвижда при изграждането на противопожарния резервоар и помпената станция към него (до 3 м).

Предвидените дейности за *фазата на експлоатацията на Терминал 3* са всички дейности, които се осъществяват в пътнически летищен терминал, както следва:

- Обслужване на пътничопотока на заминаващите пътници:
 - Регистрация (чекиране), проверка (вкл. чрез сканиране, а при необходимост и съмнения и чрез отваряне и ръчна проверка на багажни единици) и

сортиране на регистриран багаж и превозването му от летищния терминал до самолета;

- Проверка „Сигурност“ на ръчния багаж (вкл. чрез сканиране, а при необходимост и съмнения и чрез отваряне и ръчна проверка на багажни единици), както и на самите заминаващи пътници;
- Извършване на Паспортен контрол на заминаващите пътници;
- Извършване на Митнически контрол на заминаващите пътници;
- Обслужване на пътничкопотока до качването му на борда на самолета;
- Обслужване на самолетите на ръкави (вкл. захранване с електроенергия и климатизиран въздух);
- Обслужване на пътничкопотока на пристигащите пътници:
 - Превозване на регистрирания багаж от самолета до летищния терминал, сортиране на багажа и проверка (вкл. чрез сканиране, а при необходимост и съмнения и чрез отваряне и ръчна проверка на багажни единици), както и доставянето му чрез багажна система на разположение на пътниците;
 - Извършване на Паспортен контрол на пристигащите пътници;
 - Извършване на Митнически контрол на заминаващите пътници;
- Търговска дейност:
 - търговия на дребно на стоки от различен вид;
 - безмитна търговия;
 - предлагане на храни и напитки, вкл. приготвени на място;
 - предлагане на различни услуги за обслужване на пътниците, вкл. но не само: закупуване на самолетни билети, наемане на коли под наем, наемане на таксиметров превоз и др.
- Административна дейност в офисните помещения, които се използват от служителите на летищната администрация, служителите на летищните оператори и операторите за наземно обслужване, както и държавните служители на различните държавни органи, които осъществяват дейности на летището – Главна Дирекция „Гранична полиция“ към МВР, Агенция „Митници“ към МФ, Българска агенция по безопасност на храните и др.

При експлоатацията на Терминал 3 се предвижда инсталирането като резервна мощност на следните дизел-генератори:

1) Дизел-генератор за резервиране на новия трафопост. Предвижданата номинална мощност на този дизел-генератор е около 1,2 MW с резервоар около 20 м³ за осигуряване на независима работа на Терминал 3. Дизел-генераторът ще бъде разположен в непосредствена близост до сградата на Терминал 3, а резервоарът (дизелово стопанство) ще бъде разположен при спазване на всички приложими норми, вкл. противопожарни.

2) Дизел-генератор за резервиране на новата помпена станция към новия противопожарен резервоар. Предвижданата номинална мощност на този дизел-генератор е 200 kW. Не е необходимо изграждането на допълнителен резервоар за гориво, тъй като необходимото време за независима работа на помпената станция е в рамките на 90 мин., количеството гориво в резервоара на самия дизел генератор ще е напълно достатъчно (допълнителна информация - консумация около 51 л/час, самите ДГ от този тип имат собствен резервоар за около 8 часа работа).

Аварийно захранване на Терминал 3 по време на експлоатацията: Летище София е обект от първа категория по осигуреност на електроснабдяването. Съответно Летище София, респ. Терминал 3, е резервирано официално от две независими електрозахранващи линии. Фактически Летище София (съответно бъдещия Терминал 3) е резервирано заради наличие на захранване от две независими линии – от РВД и от Подстанция „Искър Индустрия“. Терминал 3 (както и противопожарната помпена станция) ще бъде допълнително резервиран от описаните в б. „п“ дизел-генератори, които са предназначени да осигуряват аварийно електрозахранване.

След пускането в експлоатация Терминал 3, двата терминала ще функционират като едно цяло, което е обусловено най-вече от това, че и двата терминала ще разполагат с общи за двата терминала важни функционални звена и зони:

- i. Обща, централизирана система за обработка на багаж „Заминаващи“;
- ii. Обща зала „Заминаващи“;
- iii. Обща централизирана система за обработка на багаж „Пристигащи“;
- iv. Обща, централизирана зона за получаване на багажа от пристигащите пътници;
- v. Обща зала „Пристигащи“;
- vi. Обща, централизирана зона за проверка „Сигурност“.

Режимът на работа на Терминал 3 във фазата на експлоатацията му ще бъде непрекъсваем – 24 часа в денонощието, 7 дни в седмицата, 365 дни в годината.

За целите на изграждането и експлоатацията на Терминал 3 не се налага и не се предвижда изграждането на пътища за достъп и пътни връзки, извън територията на концесията. В рамките на територията на концесията ще бъдат направени корекции на съществуващата вътрешна пътна мрежа.

2) Изграждане на нов Транспортен център

Етап на строителство

Първата стъпка от изграждане на новия транспортен център е да се направи промяна в съществуващата инфраструктура, която понастоящем се намира в терена, който ще бъде засегнат от строителството, а именно:

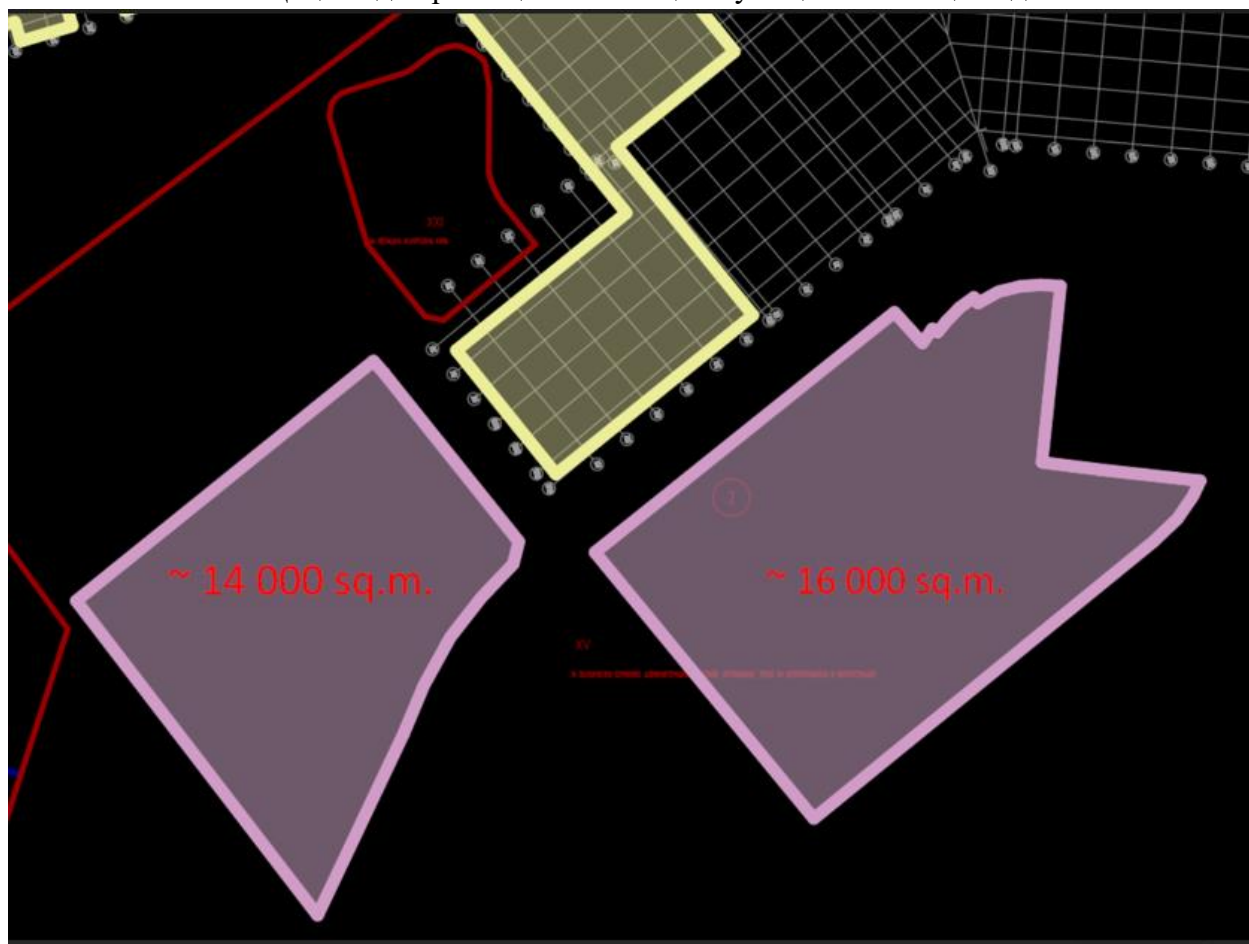
- Промяна на предгаровия площад и вътрешната транспортна мрежа към него, който включва транспортната система пред терминала и паркинги.
- Изместване на довеждащ водопровод – вътрешно-площадкова инфраструктура;
- Изместване на битова канализация - вътрешно-площадкова инфраструктура;
- Изместване на дъждовна канализация - вътрешно-площадкова инфраструктура;
- Изграждане на подземен пешеходен тунел за връзка между Транспортния център и зала „Пристигащи“ на Терминал 3;
- Изграждане на обслужващастрада за управление, мониторинг и охрана на Транспортния център и паркингите.

Транспортният център и промяната на улиците ще бъдат изпълнени чрез стандартни строителни дейности, практики и методи. Транспортният център включва паркинг за автобуси (до 25 места за паркиране на автобуси) и таксиметрови автомобили (до 35 места за паркиране на таксиметрови автомобили) с асфалтова настилка, бетонови блокчета, тротоарни площи (или други системи за вертикална планировка), навеси от

метална конструкция и подходящо покривно покритие (покривното покритие не е уточнено още), обслужваща сграда за управление, мониторинг и охрана на Транспортен Център и паркинги от монолитна или метална конструкция и ограждащи елементи от тухли или система за послоен монтаж, подземен пешеходен тунел за връзка между Транспортния център и зала „Пристигащи“ от монолитен стоманобетон. Описаните параметри на сградата предопределят наличието на следните строителни работи:

- изкопни, насипни и укрепителни работи;
- стоманобетонови работи (вкл. кофражни работи);
- работи по сглобяване и скрепване на метална конструкция (вкл. заваръчни работи);
- зидарски работи;
- шпакловъчни и бояджийски работи;
- полагане на различни видове подови настилки;
- монтиране на дограми, фасадни елементи, врати и др.

Общата площ на новия ТЦ ще бъде около 14 000 кв. м, а съществуващият е около 16 000 кв. Новия ТЦ ще бъде приобщен към съществуващия който ще бъде изменен.



Фиг. 1 Изглед на новия и съществуващия ТЦ

Използваните материали при строителството на Транспортния център ще бъдат:

- бетонови смеси;
- метални конструктивни, овк и покривни елементи;

- стъкло;
- тухли;
- бои и лакове;
- керамични подови плочки;
- гипсокартон;
- полипропилен за водопроводната сградна инсталация;
- медни и алуминиеви електрически проводници;
- топлоизолационни материали (минерална, каменна вата).

Използвана строителна техника:

- кранове (кулокранове и автокранове);
- багери;
- бетоновози;
- валяци;
- асфалтополагачи;
- челен товарач с права кофа;
- тежкотоварни автомобили;
- друга строителна техника и механизация.

Захранване с електроенергия на Транспортния Център: Електрозахранването на Транспортния Център ще бъде осъществено от съществуващите към момента мощности, с които Летище София е присъединено към общата електропреносна мрежа. Към момента концептуалният проект предвижда Транспортният център да бъде захранен от съществуващия трафопост, който обслужва основната сграда на Терминал 2. За целите на електрозахранването на Транспортния Център не е необходимо изграждането на нови довеждащи електропроводи, извън територията на Концесията и промяна на съществуващата електропреносна мрежа.

Използване на дизел-генератори:

По време на строителство – необходимото електричество по време на строителството на обекта ще бъде обезпечено от наличните и към момента електрически мощности. В този смисъл инсталирането на нарочен дизел генератор за нуждите на строителството няма да е необходимо.

Режимът на работа във фазата на строителството ще бъде непрекъсваем – 24 часа в денонощието, 7 дни в седмицата, 365 дни в годината, до завършване на обекта.

След изграждането и въвеждането в експлоатация на Транспортния Център може да започне изграждането на Терминал 3, тъй като е необходимо релокиране на паркинг съоръженията, използвани от таксиметровите автомобили и автобусите, обслужващи пътничкопотока.

Дълбочината на изкопите за фундиране на Транспортния център ще бъде до 3 м, като не се предвижда използването на взривни работи.

Предвидените дейности за *фазата на експлоатацията на Транспортния център* са, както следва:

- Паркиране и престой на автобуси и леки автомобили;

- Управление и таксуване на трафика чрез системи за управление на паркинги – бариери, камери, специализиран софтуер;
- Търговска дейност:
 - търговия на дребно на стоки от различен вид;
 - предлагане на храни и напитки, вкл. приготвени на място;
 - предлагане на различни услуги за обслужване на пътниците, като отдаване на коли под наем, наемане на таксиметров превоз и др.

Режимът на работа на Транспортния Център във фазата на експлоатацията му ще бъде непрекъсваем – 24 часа в денонощието, 7 дни в седмицата, 365 дни в годината.

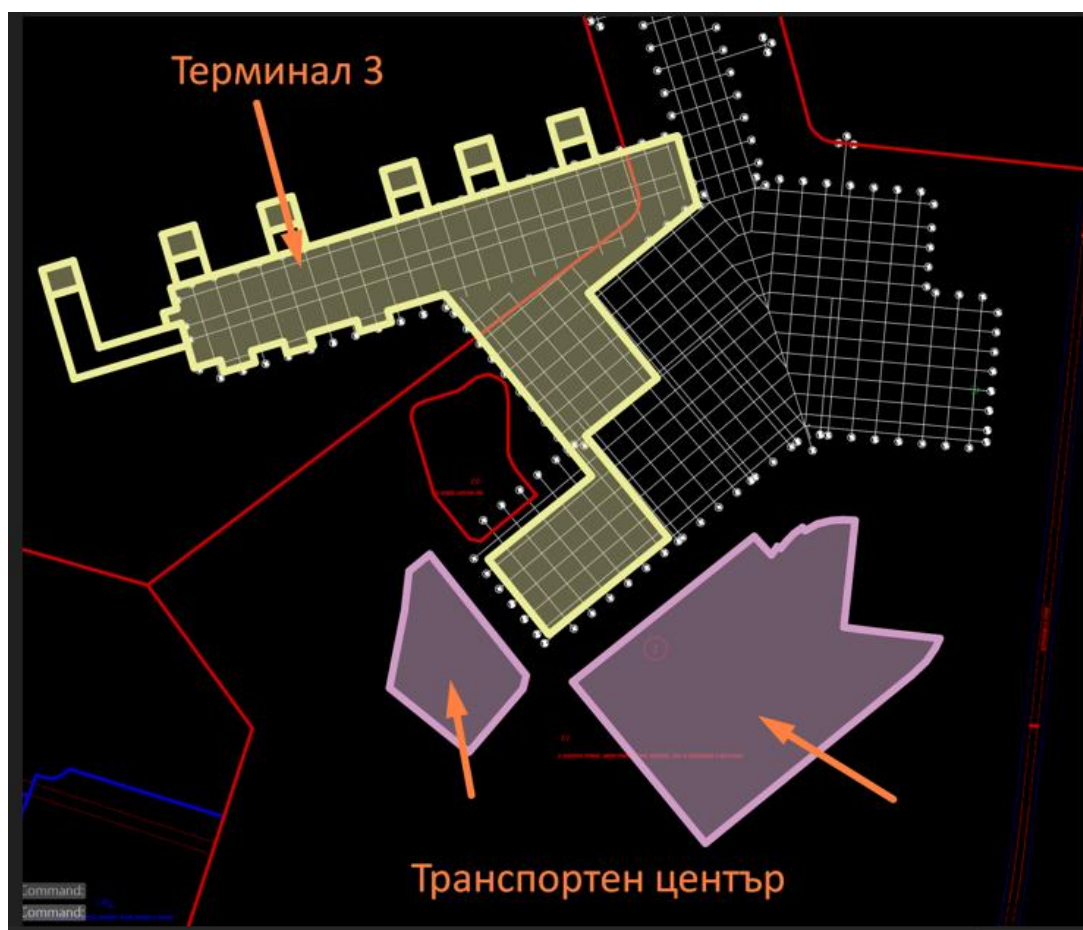
При експлоатацията на Транспортния Център не се предвижда инсталирането като резервна мощност на дизел-генератори.

Аварийно захранване на Транспортния Център по време на експлоатацията: Летище София е обект от първа категория по осигуреност на електроснабдяването. Съответно Летище София, респ. Транспортния център, е резервирано официално от две независими електрозахранващи линии. Фактически Летище София (съответно бъдещия Терминал 3) е резервирано заради наличие на захранване от две независими линии – от РВД и от Подстанция „Искър Индустрия“. Транспортния център ще бъде допълнително резервиран от съществуващ дизел-генератор, който осигурява съществуващия трафопост, захранващ Терминал 2.

Приблизителния брой на пътничкопотока след въвеждане в експлоатация на Терминал 3: Прогнозния трафик, съгласно Бизнес плана за развитие на Летище София, се очаква да бележи ръст от 9,78 милиона пътника годишно през 2030 г. до 18,24 милиона пътника в края на концесионния период през 2055 г. Въвеждането в експлоатация на Терминал 3 през първата половина на 2031 г. трябва да осигури необходимата летищна инфраструктура за обслужване на този трафик. Трябва да се подчертае, че Терминал 2 и Терминал 3 се предвижда да оперират като едно функционално цяло, което води до невъзможността да се прогнозира приносът в обслужването на трафика само от страна на Терминал 3. Ако се разглеждат като едно цяло Терминал 2 и Терминал 3 се очаква да обслужват около:

- 10 млн. пътника през 2031 г. (т.е. средно около 835 хил пътника месечно, съответно около 208 хил. пътника седмично и около 30 хил. пътника за денонощие);
- 14,18 млн. пътника през 2040 г. (т.е. средно около 1,18 млн. пътника месечно, съответно около 295 хил. пътника седмично и около 42 хил. пътника за денонощие);
- 18,24 млн. пътника през 2055 г. (т.е. средно около 1,52 млн. пътника месечно, съответно около 380 хил. пътника седмично и около 54 хил. пътника за денонощие);

Пътничкопотокът през Терминал 2 и Терминал 3 ще преминава през Транспортния Център и прилежащата улична мрежа.



Фиг. 1 Изглед на двата бъдещи подобекта

Не се предвижда изграждане на друга нова техническа инфраструктура като пътища/улици и електропроводи. Достъпът до летището и новите обекти е осигурен от съществуващата пътна мрежа на Столична община, осигуряваща достъпа до летищния комплекс.

За целите на изграждането и експлоатацията на Транспортния Център не се налага и не се предвижда изграждането на пътища за достъп и пътни връзки, извън територията на концесията. В рамките на територията на концесията ще бъдат направени корекции на съществуващата вътрешна пътна/улична мрежа, които именно са част от настоящото инвестиционно предложение.

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:

ИП има връзка с предвижданията на проекта за Генерален план за развитие на летище София, който се разработва в изпълнение на задълженията на „СОФ Кънект“ АД по Концесионния договор, Клауза 25.1 и чл. 43б, ал. 2 от Закона за гражданското въздухоплаване, с период на действие от 35 (тридесет и пет) години. С Решение № ЕО-4/2022 г. от 21.10.2022 г. за преценяване на необходимостта от извършване на ЕО, издадено от Министъра на околната среда и водите беше определено да се извърши Екологична оценка (ЕО) на Първоначалния Генерален план на летище София. След продължителна процедура за избор на консултант по изготвянето на ЕО и с оглед значителния обем от информация, която следва да бъде съобразена за целите на ЕО, с писмо изх. № ЕО-46/14.05.2024 г. МОСВ прие поисканото от СОФ Кънект удължаване на срока за представяне на заданието за обхват и съдържание на ЕО и схемата за провеждане на консултации, като съответно срокът е удължен до 31 декември 2024 г.

Изработването на проекта за подробен устройствен план – ПУП-ИПРЗ ЗА УПИ Х "ЗА ПЕРОНИ, ОБСЛУЖВАНЕ, ППО И ТРАФОПОСТ" И УПИ XV "ЗА ПЪТНИЧЕСКИ ТЕРМИНАЛ, АДМИНИСТРАЦИЯ, ТЪРГОВИЯ, ОБСЛУЖВАНЕ, ТРАСЕ НА МЕТРОПОЛИТЕНА И МЕТРОСТАНЦИЯ", КВ.2, М. „ЛЕТИЩЕН КОМПЛЕКС-СОФИЯ“, РАЙОН СЛАТИНА И РАЙОН КРЕМИКОВЦИ, СТОЛИЧНА ОБЩИНА - има за цел да създаде оптимални условия от устройствена гледна точка за реализацията на инвестиционните намерения, свързани с изграждането на нов Терминал 3 и прилежаща инфраструктура при спазване на изискванията на Закона за устройство на територията и Закона за устройството и застрояването на Столична Община. „СОФ Кънект“ АД е подало уведомление за предвижданията на ПУП-ИПРЗ, въз основа на което Министърът на околната среда и водите с писмо изх. № ЕО-18-3/27.08.2024 г. е определил приложима процедура - преценяване на необходимостта от извършване на екологична оценка.

Има необходимост от издаване на разрешителни документи по реда на Закона за устройство на територията – разрешение за строеж.

4. Местоположение

(населено място, община, квартал, поземлен имот, като за линейни обекти се посочват засегнатите общини/райони/кметства, географски координати или

правоъгълни проекционни UTM координати в 35 зона в БГС2005, собственост, близост до или засягане на елементи на Националната екологична мрежа (НЕМ), обекти, подлежащи на здравна защита, и територии за опазване на обектите на културното наследство, очаквано трансгранично въздействие, схема на нова или промяна на съществуваща пътна инфраструктура)

Летище София е разположено в гр. София, Столична община, район Слатина, бул. „Христофор Колумб“ № 1.

В Приложение № 1 са представени актуални скици на имотите, показващи актуалното предназначение на имотите.

В Приложение № 2 е представен теренно ситуационния план на Терминал 3 и на Транспортния център във формат kmz/kml.

Правата на Възложител на „СОФ Кънект“ АД за настоящото ИП произтичат от условията на Концесионния договор.

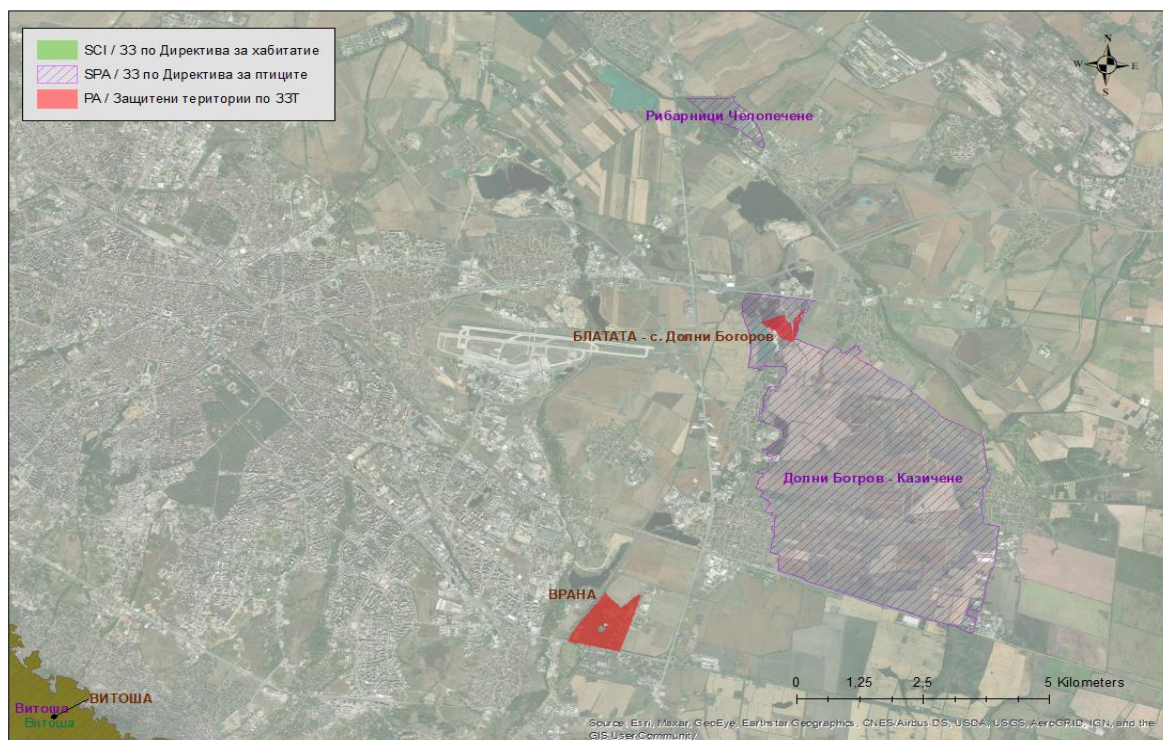
С решение на Министерски съвет № 687 от 25.8.2004 г и последващо Решение №231 от 29.03.2024 г., летище София е обявено за обект с национално значение. В допълнение с Постановление № 181 на Министерски съвет от 20 юли 2009 г., последно изменено 2022 г., летище София е определено като стратегически обект, който е от значение за националната сигурност на Република България. Летище София е национален обект съгласно §1 на ДР на Закона за държавната собственост.

Концесионната територия (КТ) на Летище София **не попада** в границите на елементи от Националната екологична мрежа (НЕМ). В близост са една защитена местност по смисъла на Закона за защитените територии и една защитена зона по смисъла на Закона за биологичното разнообразие (посочени във Фигура 1). Всички останали елементи от НЕМ са на над 4 км от Летище София.

Таблица 2: Минимално отстояние между КТ и най-близката точка на елемент от НЕМ

Елемент от НЕМ	Мин. отстояние
Защитена местност „Блатата – с. Долни Богров“, обявена със Заповед No.1065 от 24.11.1993 г., ДВ бр. 102/1993	1,43 км
Защитена зона „Долни Богров – Казичене“, обявена със Заповед No.РД-573 от 08.09.2008 г., ДВ бр. 84/2008	1,03 км

Фигура 1



Инвестиционното предложение не засяга защитени територии и защитени зони. Най-близката защитена зона е „Долни Богров – Казичене“, с код BG0002004, за опазване на птиците, намираща се на около 5 км по права въздушна линия.

Няма трансгранично въздействие.

5. Природни ресурси, предвидени за използване по време на строителството и експлоатацията:

(включително предвидено водовземане за питейни, промишлени и други нужди - чрез обществено водоснабдяване (ВиК или друга мрежа) и/или водовземане или ползване на повърхностни води и/или подземни води, необходими количества, съществуващи съоръжения или необходимост от изграждане на нови)

По време на строителството ще се използват стандартни инертни и строителни материали. Инертните материали ще се доставят от съществуващи кариери в близост. ИП не предвижда добив на инертни материали.

1) Изграждане на нов пътнически Терминал 3 прилежаща обслужваща инфраструктура

Захранване с вода по време на строителството на Терминал 3:

Захранване с вода на временното строително селище за питейно-битови и санитарни нужди на работниците по време на строителството ще се извършва от площадковата водопроводна мрежа чрез използването на временни водопроводни връзки и/или мобилни мивки. Необходимото количество вода за питейно-битови и санитарни нужди с оглед на предвидената численост на строителните работници и мениджърския състав е около 2 л/сек.

Захранването с вода за строителните дейности (ако е необходимо) ще се осъществява от съществуващите сондажни кладенци в Техническата зона. Основната

консумация на такава вода ще бъде за измиване на използваната строителна и транспортна техника, както и за мокрене на строителната площадка, за да се възпрепятства/ограничи запрашаването в резултат на строителните дейности. Към настоящия момент не могат да бъдат определени необходимите количества вода от тези дейности.

Захранване с вода на Терминал 3 и описаните по-горе подобекти в инвестиционното предложение в етапа на тяхната експлоатация:

Питейно-битовото водозахранване ще се осъществява от съществуващата връзка на Летище София към градската водопроводна мрежа. Изграждането и въвеждането в експлоатация на новия Терминал 3 няма да наложи изграждането на нови водопроводни връзки с публичната водопроводна мрежа извън обхвата на концесията, нито изграждане на ново сградно водопроводно отклонение. Също така не се налага увеличаване на предоставените водни количества от страна на ВиК дружеството – Софийска вода АД. Както беше посочено по-горе изграждането на сградата на Терминал 3 ще наложи изместването на съществуващата площадкова водопроводна мрежа като предпоставка за реализирането на сградата на новия пътнически терминал. Съгласно изискванията на действащите противопожарни норми около бъдещия, нов Терминал 3 и съществуващия Терминал 2 следва да бъде изграден затворен пръстен от водопроводи. Изместването на водопровода, който към момента попада под строителната площадка на Терминал 3 и Транспортния център, ще затвори този пръстен от югоизточна, югозападна, западна, северозападна и северна посока. Съгласно съществуващата ексекутивна документация пръстенът не е затворен единствено в един малък участък в североизточна посока от Терминал 2. Изграждането на този нов участък водопровод с дължина близо 50 м следва да бъде изпълнено наред с останалите дейности по изграждане на Терминал 3.

Противопожарното водозахранване се осъществява от два съществуващи, сондажни кладенеца, разположени в Техническата зона към Терминал 2. Водочерпенето от сондажните кладенци се извършва въз основа на законно и валидно понастоящем разрешително за водовземане. Водните количества от посочените кладенци ще се използват за пълнене и на новия противопожарен резервоар, който ще бъде изграден за противопожарните нужди на Терминал 3.

Водозахранването за технически нужди (техническа вода) – главно за нуждите на ОВК инсталациите, ще бъде осъществявано също с водни количества от описаните по-горе сондажни кладенци.

Описаните мероприятия, които ще се захранват от сондажните кладенци не налагат необходимост от увеличаване на разрешените водни количества и от актуализация на разрешителните за водовземане. Не се налага също така изграждането на нови съоръжения за водовземане.

*Прогнозни количества вода по видове потребления:
ве потребления:*

Консумацията за питейни нужди по време на експлоатацията на Терминал 3 е изчислена на базата на прогнозата за броя пътници, разгледана в б. „I” по-горе. На тази база консумацията за Терминал 2 и Терминал 3 общо за съответните времеви хоризонти по-долу е следната:

2031г. – около 7 л/сек

2040г. – около 9 л/сек

2055г. – около 10 л/сек

Консумация за противопожарни нужди за Терминал 2 и Терминал 3 общо:
Обща консумация за противопожарни нужди – 12,5 л/сек.

2) Изграждане на нов Транспортен център

Захранване с вода по време на строителството на Транспортния Център:

Захранване с вода на временното строително селище за питейно-битови и санитарни нужди на работниците по време на строителството ще се извършва от площадковата водопроводна мрежа чрез използването на временни водопроводни връзки и/или мобилни мивки. Необходимото количество вода за питейно-битови и санитарни нужди с оглед на предвидената численост на строителните работници и мениджърския състав е около 1 л/сек.

ii. Захранването с вода за строителните дейности (ако е необходимо) ще се осъществява от съществуващите сондажни кладенци в Техническата зона. Основната консумация на такава вода ще бъде за измиване на използваната строителна и транспортна техника, както и за мокрене на строителната площадка, за да се възпрепятства/ограничи запрашаването в резултат на строителните дейности. Към настоящия момент не могат да бъдат определени необходимите количества вода от тези дейности.

Захранване с вода на Транспортния Център и описаните по-горе подобекти в инвестиционното предложение *в етапа на тяхната експлоатация:*

Питейно-битовото водозахранване ще се осъществява от съществуващата връзка на Летище София към градската водопроводна мрежа. Изграждането и въвеждането в експлоатация на Транспортния център няма да наложи изграждането на нови водопроводни връзки с публичната водопроводна мрежа извън обхвата на концесията, нито изграждане на ново сградно водопроводно отклонение. Също така не се налага увеличаване на предоставените водни количества от страна на ВиК дружеството – Софийска вода АД. Както беше посочено по-горе изграждането на Транспортния център ще наложи изместването на съществуващата площадкова водопроводна мрежа като предпоставка за реализирането на Транспортния център.

Противопожарното водозахранване се осъществява от два съществуващи, сондажни кладенеца, разположени в Техническата зона към Терминал 2. Водочерпенето от сондажните кладенци се извършва въз основа на законно и валидно понастоящем разрешително за водовземане. Пожарното водозахранване на Транспортния Център ще се осъществява от съществуващи към момента пожарни хидранти, обслужващи площадката понастоящем.

Описаните мероприятия, които ще се захранват от сондажните кладенци не налагат необходимост от увеличаване на разрешените водни количества и от актуализация на разрешителните за водовземане. Не се налага също така изграждането на нови съоръжения за водовземане.

Прогнозни количества вода по видове потребления:

Консумацията за Питейно-битови и санитарни нужди по време на експлоатацията на Транспортния Център ще бъде минимална тъй като в рамките му не се предвижда изграждане и функциониране на тоалетни.

Консумация за противопожарни нужди за Транспортния Център – не се изисква и не се предвижда пожарогасене на този вид инфраструктура.

Не е необходимо ново водовземане от водни тела, няма да се изграждат нови водовземни съоръжения.

Не се налага увеличаване на разрешените количества вода с Разрешително за водовземане от подземни води № 11591330/21.07.2021 г. и № 11591331/21.07.2021 г., издадени от Директора на Басейнова дирекция „Дунавски район“.

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:

Дейността не е свързана с емитиране на приоритетни или опасни вещества, които биха имали контакт с води. Използваните строителни материали ще са съобразени с условията на работа.

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

По време на строителството ще се отделят прах и отработени газове от строителната и транспортна техника, доставяща материалите и извършващи изкопно-насипните работи. Това са предимно CO_x, NO_x, SO_x, непълно изгорели въглеводороди, прах (сажди) и др. Тези емисии имат локален и временен характер и не биха могли да окажат съществено влияние върху качеството на въздуха в района.

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

1) Изграждане на нов пътнически Терминал 3 прилежаща обслужваща инфраструктура

Очаква се образуването на следните видове отпадъци, с код и наименование съгласно Наредба № 2 от 23.07.2014 г. за класификация на отпадъците:

17 01 01 - Бетон

17 01 02 - Тухли

17 01 07 - Смеси от бетон, тухли, керемиди, плочки, фаянсови и керамични изделия

17 04 05 - Желязо и стомана

17 05 04 - Почва и камъни

17 06 04 - Изолации

17 08 02 - Строителни материали на основата на гипс

На този етап на развитие на ИП не е възможно да се прогнозира количествата. Това ще бъде направено на следващ етап от проектирането, като за отпадъците, които ще се генерират по време на строителството, ще се изготви проект по част „План за Управление на Строителните Отпадъци“, съгласно който ще бъдат извозени на съответните депа.

Предвидени площи за съхранение на земни маси, хумус, строителни отпадъци по време на строителството: Генерираните отнети земни маси, хумус и строителни отпадъци ще бъдат извозвани редовно и своевременно до лицензирани депа за съответния вид генериран материал или отпадък. Земните маси ще бъдат използвани за обратен насип, а останалото количество ще бъде извозено на регламентирано депо. Временно и

краткосрочно (от няколко часа до няколко дни) до извозването им до лицензирано депо, земните маси, отнетия хумусен слой и генерираните строителни отпадъци ще бъдат съхранявани в рамките на строителната площадка или в непосредствена близост до нея, но при всички положения в рамките на концесията.

2) Изграждане на нов Транспортен център

По време на строителството

Очаква се образуването на следните видове отпадъци, с код и наименование съгласно Наредба № 2 от 23.07.2014 г. за класификация на отпадъците:

17 01 01 - Бетон

17 01 02 - Тухли

17 01 07 - Смеси от бетон, тухли, керемиди, плочки, фаянсови и керамични изделия

17 03 02 – Асфалтови смеси

17 04 05 - Желязо и стомана

17 05 04 - Почва и камъни

17 06 04 - Изолации

17 08 02 - Строителни материали на основата на гипс

На този етап на развитие на ИП не е възможно да се прогнозира количествата. Това ще бъде направено на следващ етап от проектирането, като за отпадъците, които ще се генерират по време на строителството, ще се изготви проект по част „План за Управление на Строителните Отпадъци“, съгласно който ще бъдат извозени на съответните депа.

Предвидени площи за съхранение на земни маси, хумус, строителни отпадъци по време на строителството:

Генерираните отнети земни маси, хумус и строителни отпадъци ще бъдат извозвани редовно и своевременно до лицензирани депа за съответния вид генериран материал или отпадък. Земните маси ще бъдат използвани за обратен насип, а останалото количество ще бъде извозено на регламентирано депо. Временно и краткосрочно (от няколко часа до няколко дни) до извозването им до лицензирано депо, земните маси, отнетия хумусен слой и генерираните строителни отпадъци ще бъдат съхранявани в рамките на строителната площадка или в непосредствена близост до нея, но при всички положения в рамките на концесията.

9. Отпадъчни води:

(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.)

1) Изграждане на нов пътнически Терминал 3 прилежаща обслужваща инфраструктура

Генериране на отпадни води по време на строителството на Терминал 3

По време на строителството на Терминал 3 във временното строително селище ще се използват временни химически тоалетни. Ако местоположението на временното селище го позволява, то би могло да се свърже с временна връзка към площадковата битова канализация. Поради това генерирането на битово-фекални води от временното строително селище ще бъде ограничено.

По време на строителството на Терминал 3 се очаква генериране на малки количества отпадна вода от измиване на използваната строителна и транспортна техника. Отпадните води ще се насочват към временно инсталирани кало-масло уловители и при възможност към съществуващата канализация при възможност или към временни локални инфилтрационни съоръжения.

Генериране на отпадни води по време на експлоатацията на Терминал 3

Битово-фекалната отпадни води, които ще се генерират при експлоатацията на Терминал 3 ще бъдат отвеждани в площадкова канализация, която към момента е включена в градската канализация чрез използване на помпена станция. Изграждането на Терминал 3 налага изместването на съществуващата към момента площадкова канализация, която попада в рамките на строителното петно на Терминал 3 и Транспортния център. Изместването ще бъде реализирано изцяло в рамките на територията на концесията. Количествата битово-фекални води генерирани при експлоатацията на новия Терминал 3 не налагат изграждане на ново сградно канализационно отклонение, нито необходимостта от изграждане на нова канализационна инфраструктура извън рамките на концесията, като част от публичната канализационна мрежа. Изместването на битово-фекалната канализация ще се проектира и изпълни по такъв начин, че да се продължи използването на функциониращата и към момента помпена станция. Не се налага и не се предвижда изграждане на собствена пречиствателна станция за отпадни води, тъй като всички битово-фекални отпадни води се отвеждат в публичната канализационна мрежа, която разполага с необходимите съоръжения за пречистване преди заустването на водите в съответния воден обект. Тъй като новият битов канал следва да премине под рампата за достъп до багажната система „Заминаващи“, която ще се изгради в новия Терминал 3, както и под съществуващия сервизен тунел, както и поради предвидената му значителна обща дължина, този канал ще достигне по-големи дълбочини, поради което е вероятно да се наложи изграждането на междинна помпена станция.

2) Изграждане на нов Транспортен център

Генериране на отпадни води *по време на строителството* на Транспортния Център:

По време на строителството на Транспортния Център във временното строително селище ще се използват временни химически тоалетни. Ако местоположението на временното селище го позволява, то би могло да се свърже с временна връзка към площадковата битова канализация, която е свързана с канализацията на „Софийска вода“ АД. Поради това генерирането на битово-фекални води от временното строително селище ще бъде минимално, като не се предвижда заустване на отпадъчни води във водни обекти.

По време на строителството на Транспортния Център се очаква генериране на малки количества отпадна вода от измиване на използваната строителна и транспортна техника. Отпадните води ще се насочват към временно инсталирани кало-масло уловители и при възможност към съществуващата канализация при възможност или към временни локални инфилтрационни съоръжения.

Генериране на отпадъчни води *по време на експлоатацията* на Транспортния Център:

Предвид липсата на тоалетни и заведения за хранене не се очаква генериране на битово-фекални отпадни води. Изграждането на Транспортния Център налага изместването на съществуващата към момента площадкова канализация, която попада в рамките на строителното петно на Терминал 3 и Транспортния център. Изместването ще бъде реализирано изцяло в рамките на територията на концесията. Изместването на битово-фекалната канализация ще се проектира и изпълни по такъв начин, че да се продължи използването на функциониращата и към момента помпена станция. Тъй като новият битов канал следва да премине под рампата за достъп до багажната система „Заминаващи“, която ще се изгради в новия Терминал 3, както и под съществуващия сервизен тунел, както и поради предвидената му значителна обща дължина, този канал ще достигне по-големи дълбочини, поради което е вероятно да се наложи изграждането на междинна помпена станция.

Прогнозни количества битово-фекални отпадни води - към 2031 г., което включва всички генерирани отпадни води (Терминал 2, Терминал 3 и Транспортен център), които ще се заустват в градската канализация, е 18,7 л/сек.

Дъждовните води от Терминал 2, бъдещия Терминал 3 и площадковите обекти в непосредствена близост до посочените сгради (пътища, паркинги, самолетни местостоянки и пътеки за рулиране, както и бъдещия Транспортен Център) се отвеждат от дъждовна площадкова канализация. Съществуващата площадкова дъждовна канализация се налага да бъде изместена в частта ѝ, която попада под бъдещия Терминал 3 и бъдещия Транспортен център. Площадковата дъждовна канализация отвежда дъждовните води в съществуващ открит задържателен резервоар в рамките на територията на концесията. При повдигане на водите в резервоара над определено ниво, те се изпомпват с помощта на съществуващи помпи (2 работни и една резервна) в река Искър. Заустването на дъждовните води в река Искър се извършва въз основа на валидно разрешително за заустване. Очаква се увеличение на количествата на дъждовните води вследствие на изграждането на Терминал 3, тъй като и понастоящем площадката, на която ще бъде изграден Терминал 3 е павирана и покрита с различни видове водоплътни настилки, а не със зелени площи.

За заустване на отпадъчните води в . Искър има издадени две разрешителни от Директора на Басейнова дирекция „Дунавски район“: № 13130020/04.08.2021 г. от отводнителната система на перона пред Терминал 1 и Терминал 2 и № 13130021/04.08.2021 г. от ретензионно езеро, в което се отвеждат водите от откритите площи за паркиране, подземния паркинг и покрива на Терминал 2.

След реализация на ИП има необходимост от промяна на количествата на заустваните води в точката след ретенционното езеро, като следва да се увеличат на 97 555 м³/год. Причината за това е следната: към настоящия момент през езерото се заустват водите от приблизително 50 000 м². С дейностите, предвидени с ИП, новите площи, от които водите ще се отвеждат към езерото ще са около 95 000 м². Именно това налага увеличаването на количеството на заустваните води, след езерото.

Изчисленията показват, че увеличаването на количеството на заустваните води не налага увеличаване на обема на езерото, тъй като при интензивен дъжд нивото му ще се покачи с 5 cm спрямо текущото състояние, с какъвто резерв то разполага. Не се предвижда

изграждане на пречиствателни съоръжения или ново заустване на отпадъчни води във водни обекти.

10. Опасни химични вещества, които се очаква да бъдат налични на площадката на предприятието/съоръжението:

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Химично наименование	CAS №	EC №	Категория/категории на опасност съгласно Регламент (ЕО) № 1272/ 2008 за класифицирането, етиктирането и опаковането на вещества и смеси (CLP) (ОВ, L 353/1 от 31.12.2008 г.) <u>/Н – фрази – кодове за предупреждение/</u>	Класификация по Приложение № 3 към чл.103, ал. 1 от ЗООС	Вид на технологичното съоръжение/ съоръжения	Проектен капацитет, (в тонове)	Налично количество (в тонове)	Физична форма на веществото
1. Реактивно гориво JET A-1 (керосин)	8008-20-6	232-366-4	H225 Силно запалими течност и пари H226 Запалими течност и пари H315 Предизвиква дразнене на кожата H336 Може да причини сънливост или световъртеж H304 Може да бъде смъртоносен при поглъщане и навлизане в дихателните пътища H411 Токсичен за водните организми, с дълготраен ефект	<u>Категория Р5в Запалими течности</u> <u>Категория Е2 Опасни за водната среда в Категория Хронична опасност, Категория 2</u> Вещество поименно изброено в т. 34 „Нефтепродукти и алтернативни горива“ в Част 2 на Приложение 3 на ЗООС с пределни количества за класификация съответно 2 500 тона (нисък рисков потенциал НРП) и 25 000 тона (висок рисков	1. ж.п. цистерни с вместимост 85 м ³ 2. Резервоари надземни, вертикални, описани в т. 8 (1.3.1) по-горе	Капацитет за съхранение на гориво: 1. 8 бр. ж.п. цистерни с вместимост 85 м ³ : 8 x 85 = 680 м ³ Макс. запълване: 680 м ³ – 10% = 612 м ³ Макс. количество: 612 x 0.8 = 489.6 т ≈ 490 т. 2. 8 бр. надземни резервоари, описани в т. 8 (1.3.1) с общ проектен обем: 15 922.6 м ³ Макс. запълване: 15 922.6 - 10% =	Максимално налично количество гориво: 1. 8 бр. ж.п. цистерни с общо максимално запълване 612 м ³ 8 x 612 x 0.8 = 489.6 т ≈ 490 т. 2. 8 бр. надземни резервоари, описани в т. 8 (1.3.1) с общо максимално запълване 14 330.3 м ³	Течност – смес; Вагон-цистерни* Резервоари: надземни, вертикални, подробно описани в т.8(1.3.1) *

1	2	3	4	5	6	7	8	9
				потенциал ВРП)		14 330.3 м³ Макс. количество: 14 330.3 x 0.8 = 11 464.2 т ≈ 11 464	14 330.3 x 0.8 = 11 464.2 т ≈ 11 464	
					3. Тръбопровод с дължина около 2 км. и сечение Ø150 мм	3. Керосинопровод и всички тръбопроводи в ГСМ, свързващи резервоарите за керосин: Макс. количество: 32.5 т ≈ 33 т.	3. Керосинопровод и всички тръбопроводи в ГСМ, свързващи резервоарите за керосин: Макс. количество: 32.5 т ≈ 33 т.	Тръбопровод с дължина около 2 км. и сечение Ø150 мм *
					4. Горивозареждащи автоцистерни с вместимост по 45 м ³ всяка	4. Горивозареждащи автоцистерни 12 бр. с вместимост по 45 м ³ всяка: 12 x 45 = 540 м ³ Макс. запълване: 540 – 10 % = 486 м ³ Макс. количество: 486 м ³ x 0.8 = 388.8 т ≈ 389 т.	4. Горивозареждащи автоцистерни 12 бр. с общо максимално запълване 486 м ³ 486 м ³ x 0.8 = 388.8 т ≈ 389 т.	Автоцистерни с вместимост по 45 м ³ *
					5. Резервоари надземни, хоризонтални описани в т. 8 (1.3.3) по-горе	5. Дренирано гориво /керосин/ В складова база за ГСМ: 10 бр. резервоари, описани в т. 8(1.3.3) с вместимост общо 380 м ³ Макс. запълване: 380 – 10 % = 342 м ³ Макс. количество:	5. Дренирано гориво /керосин/ В складова база за ГСМ: 10 бр. резервоари с общо макс. запълване 342 м ³	Резервоари: надземни, хоризонтални, описани в т. 8(1.3.3) *

1	2	3	4	5	6	7	8	9
					Резервоари надземни, хоризонтални описани в т. 8(1.1.2) по-горе	$342 \text{ м}^3 \times 0.8 = 273.6 \text{ т}$ $\approx 274 \text{ т.}$ <u>На ж.п. разтоварище:</u> 4 бр. резервоари, описани в т. 8(1.1.2) с вместимост общо 102 м^3 . Макс. запълване: $102 - 10 \% = 91.8 \text{ м}^3$ Макс. количество: $91.8 \text{ м}^3 \times 0.8 = 73.4 \text{ т.}$ $\approx 74 \text{ т.}$ Общо дренирано гориво: 348 т. Макс. количество керосин в тонове, което може да се съхранява във всички технологични съоръжения в складовата база за ГСМ, на ж.п. разтоварището и керосинопровода е 12 724 т. <i>*Максималният капацитет в тонове е изчислен като произведение от макс. запълване в м^3 и плътността при 15°C.</i>	$342 \text{ м}^3 \times 0.8 = 273.6 \text{ т}$ $\approx 274 \text{ т.}$ <u>На ж.п. разтоварище:</u> 4 бр. резервоари с общо максимално запълване 91.8 м^3 $91.8 \text{ м}^3 \times 0.8 = 73.4 \text{ т.}$ $\approx 74 \text{ т.}$ Общо дренирано гориво: 348 т.	Резервоари: надземни, хоризонтални, описани в т. 8(1.1.2)

1	2	3	4	5	6	7	8	9
2. Авио-бензин 100 LL	64741-66-8	265-068-8	H224 Изключително запалими течност и пари H304 Може да бъде смъртоносен при поглъщане и навлизане в дихателните пътища H315 Предизвиква дразнене на кожата H336 Може да причини сънливост или световъртеж H361d Предполага се, че вреди на плода в утробата на майката H373 Може да причини увреждане на организмите при продължително или повторно излагане на въздействието през дихателните пътища H411 Токсичен за водните организми, с дълготраен ефект	<u>Категория P5a Запалими течности</u> <u>Категория E2 Опасни за водната среда в</u> <u>Категория Хронична опасност, Категория 2</u> Вещество поименно изброено в т. 34 „Нефтопродукти и алтернативни горива“ в Част 2 на Приложение 3 на ЗООС с пределни количества за класификация съответно 2 500 тона (нисък рисков потенциал НРП) и 25 000 тона (висок рисков потенциал ВРП)	Автоцистерна с вместимост 10 м ³	Автоцистерна с вместимост 10 м ³ . Макс. запълване с: 10 – 10% = 9 м ³ Макс. количество: 9 м ³ x 0.722 = 6.5 т <i>*Максималният капацитет в тонове е изчислен като произведение от макс. запълване в м³ и плътността при 15°C.</i>	Автоцистерна с макс. запълване 9 м ³ 9 м ³ x 0.722 = 6.5 т	Течност – смес Съхранява се в горивозареждаща автоцистерна с вместимост 10 м ³ , разположена в самостоятелна гаражна клетка в складово стопанство за ГСМ
3. Дизелово гориво	68334-305	269-822-7	H225 Силно запалими течност и пари H226 Запалими течност и пари H332 Остра токсичност	<u>Категория P5в Запалими течности</u> <u>Категория E2 Опасни за водната среда в</u>	Подземни резервоари, бетонови	5 бр. подземни резервоари с вместимост: 4 бр. по 52 м ³ всеки и 1 бр. по 25 м ³ , общо 233 м ³ .	5 бр. подземни резервоари с общо максимално запълване 233 м ³	Течност – смес Съхранява се в подземни бетонови резервоари.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			H315 Предизвиква дразнене на кожата H351 Предполага се, че причинява рак H373: Може да причини увреждане на органите при продължителна или повтаряща се експозиция H304 Може да бъде смъртоносен при поглъщане и навлизане в дихателните пътища H411 Токсичен за водните организми, с дълготраен ефект	<u>Категория Хронична опасност, Категория 2</u> Вещество поименно изброено в т. 34 „Нефтопродукти и алтернативни горива“ в Част 2 на Приложение 3 на ЗООС с пределни количества за класификация съответно 2 500 тона (нисък рисков потенциал НРП) и 25 000 тона (висок рисков потенциал ВРП)	<u>Подземни метални резервоари за дизел генератори със съответните тръбопрови към тях</u>	Макс.запълване: $233 - 10\% = 209.7 \text{ м}^3$ Макс. количество: $209.7 \text{ м}^3 \times 0.838 = 175.7 \text{ т} \approx \mathbf{176 \text{ т}}$ <u>2 бр. метални подземни метални резервоара с вместимост:</u> <u>2 бр. по 20 м³ всеки</u> <u>2 бр. тръбопроводи по 0,8 м³</u> <u>Общо дизелово гориво: 41,6 м³</u> <u>Макс. запълване:</u> $2 \times 20 \text{ м}^3 - 10\% + 1,6 = 37,6 \text{ м}^3$ <u>Макс. Количество за новите резервоари:</u> $37,6 \text{ м}^3 \times 0.838 = 31,5 \text{ т}$ <i>Максималното количество дизелово гориво, което може да се съхранява във всички технологични съоръжения е 207,5 т.</i> <i>*Максималният капацитет в тонове е изчислен като произведение от</i>	$209.7 \text{ м}^3 \times 0.838 = 175.7 \text{ т} \approx \mathbf{176 \text{ т}}$ <u>$37,6 \text{ м}^3 \times 0,838 = \mathbf{31,5 \text{ т}}$</u>	Течност – смес Съхранява се в подземни метални резервоара.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
						макс. запълване в м ³ и плътността при 15°C.		
4. Безоло- вен бензин А-95Н	86290- 81-5	289- 220-8	H224 Изключително запалими течност и пари. H304 Може да бъде смъртоносен при поглъщане и навлизане в дихателните пътища H315 Предизвиква дразнене на кожата H336 Може да причини сънливост или световъртеж H340 Може да причини генетични ефекти H350 Може да причини рак H361fd Предполага се, че уврежда оплодитилната способност. Предполага се, че вреди на плода в утробата на майката H411 Токсичен за водните организми, с дълготраен ефект	<u>Категория Р5а Запалими течности</u> <u>Категория Е2 Опасни за водната среда в Категория Хронична опасност, Категория 2</u> Вещество поименно изброено в т. 34 „Нефтепродукти и алтернативни горива“ в Част 2 на Приложение 3 на ЗООС с пределни количества за класификация съответно 2 500 тона (нисък рисков потенциал НРП) и 25 000 тона (висок рисков потенциал ВРП)	Подземни резервоари, бетонови	2 бр. подземни резервоар с обща вместимост 77 м³. Макс. запълване: 77 – 10% = 69.3 м³ Макс. количество: 69.3 м³ x 0.762 = 52,8т ≈ 53 т <i>*Максималният капацитет в тонове е изчислен като произведение от макс. запълване в м³ и плътността при 15°C.</i>	2 бр. подземен резервоар с макс. запълване 69.3 м³ 69.3 м³ x 0.762 = 52,8т ≈ 53 т	Течност – смес Съхранява се в подземни бетонови резервоари.
5. Отпа- дъчно				<u>Категория Р5в Запалими течности</u>	Подземни резервоари,	2 бр. подземни резервоари с	2 бр. подземни резервоари с макс.	Течност - смес

1	2	3	4	5	6	7	8	9
гориво				<u>Категория Е2 Опасни за водната среда в Категория Хронична опасност, Категория 2</u> Вещество поименно изброено в т. 34 „Нефтопродукти и алтернативни горива“ в Част 2 на Приложение 3 на ЗООС с пределни количества за класификация съответно 2 500 тона (нисък рисков потенциал НРП) и 25 000 тона (висок рисков потенциал ВРП)	бетонени	вместимост по 25 м³ всеки, общо 50 м³. Макс. запълване: 50 – 10% = 45 м³ Макс. количество: 45 м³ x 0.8 = 36 т. <i>*Максималният капацитет в тонове е изчислен като произведение от макс. запълване в м³ и плътността при 15°C.</i>	запълване 45 м³ 45 м³ x 0.8 = 36 т.	Съхранява се в подземни бетонени резервоари.
Незпол-звани резервоари			В складовата база за ГСМ на територията на летище София има 15 бр. подземни резервоари с обем около 50 м ³ , които не се използват повече от 20 години. Те са затворени и пломбирани, за което е съставен тук приложения протокол от 19.03.2021 г.					
*Колона 9			Всички съоръжения, в които се съхраняват веществата от таблицата по т. 10 на уведомлението са атмосферен тип и не са снабдени със системи за поддържане на определени температура и налягане.					



Посочените по-горе опасни химични вещества и смеси са налични на площадката на СОФ Кънект АД. Реализацията на ИП ще промени единствено количеството на дизелово гориво, описано в точка 3 от таблицата. Новите съоръжения в които ще се съхранява дизеловото гориво ще бъдат 2 бр. метални подземни резервоари предназначени за нуждите на дизел генераторите към новия трафопост и помпена станция. Общото количество дизел в новите резервоари се равнява на 31,5 тона, включително обема на резервоарите както и обема на тръбопроводите от резервоарите до дизел генератора.

(в случаите по чл. 99б от ЗООС се представя информация за вида и количеството на опасните вещества, които ще са налични в предприятието/съоръжението съгласно приложение № 1 към Наредбата за предотвратяване на големи аварии и ограничаване на последствията от тях)

Моля, да ни дадете указания във връзка със заявеното от нас желание за провеждане на процедура по задължителна оценка на въздействието върху околната среда, съгласно глава шеста, раздел трети от ЗООС.

Прилагам:

1. Документи, доказващи обявяване на инвестиционното предложение на интернет страницата на възложителя, ако има такава, и чрез средствата за масово осведомяване или по друг подходящ начин съгласно изискванията на чл. 95, ал. 1 от ЗООС:

- копие от публикувано съобщение на интернет страницата на Летище София - Приложение № 3, публикация във в. 24 часа

2. Документи, удостоверяващи по реда на специален закон, нормативен или административен акт права за инициране или кандидатстване за одобряване на инвестиционно предложение - Правата на Възложител на „СОФ Кънект“ АД за настоящото ИП произтичат от условията на Концесионния договор.

3. Други документи по преценка на уведомятеля:

- Приложение № 1 Актуални скици на имотите

- Приложение № 2 Теренно ситуационния план на Терминал 3 и на Транспортния център във формат kmz/kml.

4. Електронен носител - 1 бр.

5. Желая писмото за определяне на необходимите действия да бъде издадено в електронна форма и изпратено на посочения адрес на електронна поща.

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

7. Х Желая писмото за определяне на необходимите действия да бъде получено чрез лицензиран пощенски оператор.

С уважение,

Хесус Кабайеро Пинто

Изпълнителен директор на „СОФ Кънект“ АД

DocuSigned by:

Jesus Caballero

DB666E9E28514291