

Отговори на получени възражения и становища

в резултат от проведени обществени обсъждания на Доклад за ОВОС на инвестиционното предложение за „Изграждане на нов пътнически терминал - Терминал 3 с прилежаща обслужваща инфраструктура, нов транспортен център и промяна на обслужваща инфраструктура на Летищен Комплекс – София“, разположен на територията на Столична Община”, с възложител „СОФ Кънект“ ЕАД, гр. София

Юридическо/физическо лице, организация	Становище	Отговор
1. Йорданка Попова, получено на 22.04.2026 г. 2. Венелин Русинов, получено на 24.04.2026 г. 3. Галина Стоянова получено на 27.04.2026 г. 4. Калоян Димитров, получено на 27.04.2026 г. 5. Петра Накова, получено на 27.04.2026 г. 6. Поля Христова, получено на 27.04.2026 г. 7. Елена Стоицева, получено на 27.04.2026 г.	Във връзка с представения Доклад за оценка на въздействието върху околната среда (ДОВОС) на инвестиционното предложение за изграждане на Терминал 3 на летище „Васил Левски“ – София, бих желал/а да изразя своето становище като жител на засегнат район. Живея в зона, а именно – кв. В. Левски/ район Оборище/ Сухата река, над които редовно преминават самолети при излитане и кацане от летището, и вече към настоящия момент се наблюдава значително шумово натоварване, което влияе върху качеството на живот, почивката и здравето на живущите. С реализирането на Терминал 3 и предвиденото увеличаване на капацитета до 20 милиона пътници годишно, както и очакваното увеличение на въздушния трафик, съществува сериозна обоснована тревога, че шумовото въздействие ще нарасне многократно. Това би довело до допълнително влошаване на акустичната среда в жилищните зони, включително в ранните сутрешни и късните вечерни часове. Считам, че в рамките на оценката на въздействието върху околната среда следва да бъдат разгледани по-подробно: - реалните нива на шумово натоварване върху жилищните квартали;	Предложенията от становището са изпълнени и са налични в ДОВОС. Анализът на въздействията от шума са представени в Раздели V.10 и VI.6.3, а мерките са разписани подробно в Раздел IX на ДОВОС. За да се оцени въздействието на самолетните операции върху акустичната среда на Летище София, са проведени симулации на самолетен шум от Spectri. Оценката беше извършена за бъдещите сценарии за годините 2030, 2040 и 2055, въз основа на прогнозираното движение на полетите. Симулациите са проведени с помощта на софтуера LimA, който е съвместим с Директива 2002/49/ЕО, Директива 2015/996 (методология CNOSSOS-EU) и Директива 2021/1226 (актуализирани технически спецификации за шумови карти). LimA е висококачествен софтуер, който е в непрекъснато развитие и отговаря на съвременните стандарти за контрол на качеството, като Nordtest ACOU 107 (2001) за валидиране на софтуер за моделиране на шум и DIN 45687 (2004) за качество на софтуера. Софтуерът напълно подпомага спазването на Европейската директива за околния шум, като предлага методи за изчисление на шум от пътища, железници, въздухоплаване и индустрия (NMPB,

	- прогнозното увеличение на полетите и траекториите им; - мерки за ограничаване на шумовото въздействие (включително нощни ограничения, промяна на въздушни коридори или компенсационни механизми за засегнатите жители). Подкрепям развитието на инфраструктурата, но то следва да бъде съобразено с правото на гражданите на здравословна и спокойна среда за живот. Моля становището ми да бъде взето предвид при окончателната оценка на проекта.	RLM2, ISO9613, ECAC Doc 29, CNOSSOS и актуализации на ЕС). LimA е най-мощният софтуер за моделиране и изчисляване на показателите на шум от автомобилен, железопътен и авиационен транспорт и индустриален шум. LimA включва разширено автоматизирано манипулиране на данни, обработка на геометрични данни и позволява ефективно да се изпълняват големи, точни изчисления на шума от съществуващите източници. Моделът е калибриран с реални данни за 2022 г., въз основа на текущата програма за мониторинг на шума.
8. Миглена Зашева, получено на 22.04.2026 г.	Израснах в Слатина. Прави ми впечатление, че самолетите летят много ниско последните години и звука е в пъти по-силен от преди, заради ниската височина. Моля ви, намерете начин летателните коридори на бъдещия терминал, а също и на вече построените, да са извън града и на по-висока височина над жилищните сгради. Това е сериозно шумово замърсяване. Постоянно шумово замърсяване води до сериозни здравни последици. Също бих желала да добавя, че не е нормално кофи за смет да бъдат изпразвани в неделя в 7 сутринта така че целия район да се събужда.	Процедурите за полети (летателните коридори) не са свързани с терминалните сгради. Те се установяват в зависимост от конфигурацията на пистата за излитане и кацане (ПИК). ИП не касае ПИК, конфигурацията ѝ остава същата. По тази причина процедурите за излитане и кацане няма да бъдат изменени, тъй като са разработени за тази конфигурация на ПИК и са в съответствие с изискванията за безопасност, които съществуват в авиационния транспорт. Тези изисквания са строги и не могат да бъдат променяни. И поради тази причина самолетите, които кацат и излитат, ще продължават да минават точно там, където минават и досега. Не може да бъде променена траекторията в последните 20 километра преди ПИК. Такива са техническите възможности. Има въведена процедура от ДП РВД, при която след определен момент от излитането се намалява тягата, така че да се ограничи шумът. Това се прави при спазване на всички изисквания за безопасност. Също така, в процедурите на ДП РВД за излитане от ПИК27, относно завоя, който се изпълнява на север

		след достигане на определена височина - всеки самолет достига тази височина в различно време, по-тежките самолети набират по-бавно, по-леките – по-бързо. По този начин зоната, в която се извършва завоя, е разпределена и не се концентрира върху едно място и самолетите не минават над едни и същи къщи, има известно разсейване. Това е направено именно, за да не се натоварва с шум едно и също място. Режимът на сметоизвозване не е предмет на разглежданото ИП, въпросът е от компетентността на Столична община.
9. М. Василев, получено на 22.04.2026 г. 10. Маргарит Балимезов, получено на 23.04.2026 г.	Относно: Възражение срещу разширяването на летищната инфраструктура и увеличението шум от въздушния трафик над гр. София, район Слатина Уважаеми дами и господа, С настоящото писмо изразявам своето категорично възражение срещу планираното разширяване на летището и свързаното с това увеличаване на въздушния трафик над гр. София, и в частност над район Слатина. През последните години се наблюдава значително нарастване на броя на ниско прелитащите самолети, което води до сериозно шумово замърсяване, нарушаващо качеството на живот на жителите. Шумът е постоянен – както през деня, така и през нощта – и оказва пряко влияние върху здравето, съня, работоспособността и психическото благополучие на гражданите. Район Слатина е гъсто населен и не е проектиран да понася подобно ниво на акустично натоварване. Липсата на ефективни мерки за ограничаване на шума поставя под съмнение баланса между икономическите ползи от разширяването на летището и основното	ИП ще бъде реализирано изцяло в рамките на концесионната територия, разширение (добавяне на нови терени) не се предвижда. Предложението е изпълнено. Изчерпателна оценка е направена в ДОВОС, по всички компоненти и фактори на ОС. Пакетът от мерки е разписан подробно в Раздел IX на ДОВОС. Проведени са общо пет срещи за обществено обсъждане. По отношение на алтернативни решения за въздушния трафик, които да минимизират прелитанията над жилищни райони: ИП не касае пистата за излитане и кацане (ПИК), конфигурацията ѝ остава същата. По тази причина процедурите за излитане и кацане няма да бъдат изменени, тъй като са разработени за тази конфигурация на ПИК и са в съответствие с изискванията за безопасност, които съществуват в авиационния транспорт. Тези изисквания са строги и не могат да бъдат променяни. И поради тази причина самолетите, които кацат и излитат, ще продължават да минават точно там, където минават и досега. Не може да бъде променена траекторията в последните

	право на гражданите на здравословна и спокойна жизнена среда. Считам, че преди предприемането на каквито и да било действия по разширяване на летището, следва да бъдат: - извършени задълбочени и прозрачни оценки на въздействието върху околната среда; - въведени реални и ефективни мерки за ограничаване на шума (включително ограничения за нощни полети); - проведени обществени обсъждания с реално участие на засегнатите граждани; - разработени алтернативни решения за въздушния трафик, които да минимизират прелитанията над жилищни райони. Настоявам гласът на жителите на район Слатина да бъде чул и взет под внимание при вземането на решения, които пряко засягат нашето здраве и ежедневие.	20 километра преди ПИК. Такива са техническите възможности. Има въведена процедура от ДП РВД, при която след определен момент от излитането се намалява тягата, така че да се ограничи шумът. Това се прави при спазване на всички изисквания за безопасност. Също така, в процедурите на ДП РВД за излитане от ПИК27, относно завоя, който се изпълнява на север след достигане на определена височина - всеки самолет достига тази височина в различно време, по-тежките самолети набират по-бавно, по-леките – по-бързо. По този начин зоната, в която се извършва завоя, е разпределена и не се концентрира върху едно място и самолетите не минават над едни и същи къщи, има известно разсейване. Това е направено именно, за да не се натоварва с шум едно и също място.
11. Антония Ганчева, получено на 23.04.2026 г.	Във връзка с проекта за изграждане на терминал 3 и увеличаване на капацитета на летището в София, бих искала да изразя своето възражение, като живееща по трасето за кацане на самолетите (парк Заимов). И в момента в квартала е изключително шумно, основно поради рязкото снижаване на самолетите и ниско прелитане над квартала. Летният трафик не прекъсва и през нощта! Освен това по прозорците се отлага мазна, лепкава консистенция, образува се буквално за 1-2 дни след измиване. София, както знаем се намира в котловина, поради което интензивния самолетен трафик ще добави още един екологичен проблем към прецестрояването.	ИП не касае пистата за излитане и кацане (ПИК), конфигурацията ѝ остава същата. По тази причина процедурите за излитане и кацане няма да бъдат изменени, тъй като са разработени за тази конфигурация на ПИК и са в съответствие с изискванията за безопасност, които съществуват в авиационния транспорт. Тези изисквания са строги и не могат да бъдат променяни. И поради тази причина самолетите, които кацат и излитат, ще продължават да минават точно там, където минават и досега. Не може да бъде променена траекторията в последните 20 километра преди ПИК. Такива са техническите възможности. В ДОВОС е предложен пакет от мерки за намаляване въздействието на авиационния шум, вкл. ограничаване на полетите на най-шумните самолети

		в нощните часове. Пакетът от мерки е разписан подробно в Раздел IX на ДОВОС. Едната от мерките е: В интервала между 22:00 и 06:00 местно време се забраняват операциите на ВС с максимално излетно тегло (MTOW) над 9 t, сертифицирани по шум в съответствие с Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, Приложение 16, Том 1, Част II, Глава 3 и 5, с кумулативен марж на шум равен или по-малък от 9.9 EPNdB, ВС с MTOW над 9 t, сертифицирани по шум в съответствие с Глава 2, които не отговарят на разпоредбите на Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, Приложение 16, Том 1, Част II, Глава 3 и 5, и ВС с MTOW над 9 t, за които не е представен Сертификат за шум. Програма за изпълнение на мерките ще бъде изготвена след издаване на решението по ОВОС от МОСВ, в което те ще бъдат определени.
12. Владислава Владимирова, получено на 24.04.2026 г.	Във Връзка с проведеното обществено обсъждане на Доклад за оценка на въздействието върху околната среда (ДОВОС) на инвестиционно предложение за: „Изграждане на нов пътнически терминал — Терминал 3“ на територията на Столична община Район Кремиковци и дадените указания за подаване на писмени становища и предложения, се обръщам към Вас като собственик на един от имотите, находящ се в район Нова махала, попадащ в Санитарната зона на летище “Васил Левски“. Имотът е изграден преди 1975 г., значително преди разширението на летището и съществено увеличение на въздушния трафик след 2006 година. След реализирането на разширението и частично отчуждаване на съседни имоти, условията на живот в района се влошиха осезаемо, като шумовото натоварване се увеличи значително.	

	- Към настоящият момент от летището поставиха дограма през 2010-2011 г. горе долу преди 15 годни, която вече не отговаря на текущите нива на шум. - Не са предложени или осигурени адекватни компенсаторни мерки, съобразени с реалното шумово въздействие. - Имотът попада в остатъчната група от ограничен брой жилища, останали след частичното отчуждаване, без цялостно решение за защита на живущите. Предвид горното, моля за:	
	1. Извършване на индивидуална експертна оценка на шумовото въздействие върху имотите ни.	Оценката, направена в ДОВОС по отношение на шума, е за целия засегнат район, не за конкретно място. Въз основа на това в ДОВОС са предложени редица мерки за намаляване въздействието на авиационния шум. След издаване на решението по ОВОС от МОСВ, в което мерките ще бъдат определени, ще бъде изготвена програма за изпълнението им, включително допълнителни оценки и проучвания, които да определят кои райони и сгради са най-силно засегнати и какви са подходящите за тях шумозащитни мерки.
	2. Предоставяне на информация дали са налице превишения на допустимите нива на шум, включително в нощните часове 23:00-06:00.	Подробна информация за авиационния шум в района на Летище „Васил Левски“ – София се публикува всеки месец на интернет страницата на летището на адрес: https://sofia-airport.eu/bg/ustoichivost/dokladi-ot-monitoring-na-aviatsionen-shum/ Информацията включва нивата на шум за денонощен, дневен, вечерен и нощен шум. Предстои предоставяне на публичен достъп до онлайн платформа WebTrak, където ще се виждат почти в реално време, с малко закъснение, действителните

	полети от/до летището и отчетения шум от съответния терминал за шум.
3. Предприемане на конкретни компенсаторни мерки , включително актуална шумоизолация, съобразена с настоящата експозиция.	След издаване на решението по ОВОС от МОСВ, в което мерките ще бъдат определени, ще бъде изготвена програма за изпълнението им, включително допълнителни оценки и проучвания, които да определят кои райони и сгради са най-силно засегнати и какви са подходящите за тях шумозащитни мерки. Ще се прави непрекъснат мониторинг на ефикасността на мерките, след изпълнението им и на базата на резултатите от него ще се предприемат коригиращи действия, ако се налага.
4. Писмено становище относно това дали съществуващите мерки за защита са достатъчни и отговарят на нормативните изисквания.	След издаване на решението по ОВОС от МОСВ, в което мерките ще бъдат определени, ще бъде изготвена програма за изпълнението им, включително допълнителни оценки и проучвания, които да определят кои райони и сгради са най-силно засегнати и какви са подходящите за тях шумозащитни мерки.
5. Информация за възможностите и за обезщетяване при установено влошаване средата на живот сега и след последващото разширение Терминал 3.	Не се предвиждат преки финансови компенсации. Ще се финансират определени физични мерки за защита на здравето на хората. В ДОВОС е предложено част от събраните такси „Шум“ да бъдат използвани за подмяна на дограми или други шумозащитни мерки в засегнати райони. След издаване на решението по ОВОС от МОСВ, в което мерките ще бъдат определени, ще бъде изготвена програма за изпълнението им, включително допълнителни оценки и проучвания, които да определят кои райони и сгради са най-силно засегнати и какви са подходящите за тях шумозащитни мерки.
6. Моля да ми бъде предоставена официална информация дали границите на шумовите зони са променяни след 2006 г., и дали имотът ми в кои шумови контури попада /идентификатор: 68134.8569.169/	Съгласно актуализираната Стратегическа карта за шум (СКШ) за Летище „Васил Левски“ – София, с данни от 2022 г., одобрена със Заповед № РД-01-593/24.11.2025 г. на министъра на здравеопазването

		имотът попада в контура L24 ≤ 60-65 dB(A) и Lнощ ≤ 55-60 dB(A). Предстои поредната актуализация на СКШ с данни от 2025 г.
	Поради много сигнали подавани през годините от мен и във връзка с получените отговори моля и за следните уточнения:	
	1. Да бъде предоставени конкретна методика , по която е извършено разграничаването на отделните източници на шум (пътен и авиационен) за нашите имоти.	Използваните методики са посочени в Раздели VIII и XV на ДОВОС, по фактор „Шум“.
	2. Да бъдат представени реални измервания на място, а не само изчислителни модели (моделиране) или от обобщени шумови карти. /Приема се, че съгласно приложимите европейски норми за жилищни зони, препоръчителните стойности са приблизително: Lden до 55 db, Lnight до 45 db/	Подробна информация за авиационния шум в района на Летище „Васил Левски“ – София се публикува всеки месец на интернет страницата на летището на адрес: https://sofia-airport.eu/bg/ustoichivost/dokladi-ot-monitoring-na-aviatsionen-shum/ Информацията включва нивата на шум за денонощен, дневен, вечерен и нощен шум.
	3. Да се предоставят данни за шумовото натоварване в нощните часове , когато въздействието върху здравето е най съществено.	Подробна информация за авиационния шум в района на Летище „Васил Левски“ – София се публикува всеки месец на интернет страницата на летището на адрес: https://sofia-airport.eu/bg/ustoichivost/dokladi-ot-monitoring-na-aviatsionen-shum/ Информацията включва нивата на шум за денонощен, дневен, вечерен и нощен шум.
	4. Да се посочи дали е извършена оценка на кумулятивното въздействие от всички източници на шум , съгласно изискванията за опазване на здравето на населението.	Кумулативното въздействие е представено в Раздел VI.6.5 на ДОВОС. В оценката на кумулативните въздействия следва да се включат, всички обекти, които имат едно и също качествено влияние върху околната среда (например емисии в атмосферния въздух, в повърхностните и в подземните води, вредни физични фактори, шум, натрупване на отпадъци, употреба и съхранение на опасни вещества), като

		въздействията следва да бъдат разгледани по замърсители, които се емитират от елементите на ИП в околната среда, по време на тяхната експлоатация. Тъй като дейността на летище София се различава значително от всички останали дейности в района, не е налице подобен обект, с който би могъл да се кумулира ефекта от дейността на летището. По компоненти на околната среда обаче, обект на кумулиране са атмосферният въздух и шума, за които е направен такъв анализ: - атмосферен въздух – кумулативно въздействие има по време на експлоатацията на летището от емисиите, които се отделят по време на циклите на кацане и излитане (LTO) от въздухоплавателните средства, от работата на наземната летищна техника и от движението на автомобилния транспорт към и от летищния комплекс. По-подробен анализ е представен в точка V.1.2; - шум - най-значимия източник на шум е от въздухоплавателните средства. Авиационния шум не се кумулира с други източници - напр. автомобилния транспорт от и към Летище София и не се очакват кумулативни въздействия по отношение на автомобилния транспорт. По отношение на авиационния шум обаче се очаква увеличаване на въздействието, с увеличаването на трафика от самолети. Авиационният шум се разпространява основно по време на цикъла на кацане и излитане (LTO) на въздухоплавателните средства, като източниците на шум преминават над рецепторите за разлика от всеки друг източник на шум. В точка V.10.2 е разгледано въздействието от прогнозното увеличение на полетите върху акустичната среда на засегнатите жилищни
--	--	--

		райони. Отделно е представен анализ на влиянието на автомобилния транспорт.
	5. Да се уточни как при наличието на установено високо общо шумово натоварване се гарантира, че авиационния шум не допринася съществено за влошаване на средата, условия несъвместими с нормалното обитаване на жилищен имот както вътре така и от вън, особено предвид увеличения трафик след 2006 г.	Пакетът от мерки е разписан подробно в Раздел IX на ДОВОС. Ще се прави непрекъснат мониторинг на ефикасността на мерките за защита от шума, след изпълнението им и на базата на резултатите от него ще се предприемат коригиращи действия, ако се налага.
	Считам, че позоваването единствено на по високи стойности на друг източник на шум не освобождава от задължението за контрол и ограничаване на авиационния шум, нито от предприемане адекватни мерки за защита на засегнатите имоти. Обръщам внимание, че имотите са съществували дълго преди настъпилите инфраструктурни промени, довели до увеличено шумово натоварване. Считам, че това обстоятелство следва да бъде отчетено при оценка на въздействието и при определяне на необходимите мерки. В случай, че не бъдат предприети адекватни действия или не бъде предоставено мотивирано становище, си запазвам правото да потърся защита на правата си по съдебен ред. Очаквам вашият писмен отговор в законоустановения срок.	
13. Димитър Янчев, получено на 24.04.2026 г.	Като жител на квартал Сухата река, гр. София, се обръщам към Вас във връзка с публично обявените намерения за изграждане на Терминал 3 на Летище София и разширяване капацитета на летището. Разбирам значението на подобна инвестиция за развитието на града и държавата, но считам, че е необходимо гражданите, които могат да бъдат засегнати от увеличен въздушен трафик и шумово	

	натоварване, да получат ясна и официална информация. Моля да ми бъде предоставен отговор по следните въпроси:	
	1. Предвижда ли се увеличаване на броя полети след изграждането на Терминал 3?	ИП ще се реализира в изпълнение на Концесионния договор с цел посрещане и обслужване на прогнозираното нарастване на пътничкопотока. Моделирането на шумовите контури за прогнозните периоди 2030 – 2040 – 2055 г. показва, че увеличението на броя на излитанията и кацанията на самолетите не води до пропорционално увеличение на ошумените зони.
	2. Очаква ли се промяна или по-интензивно използване на трасета за излитане и кацане в посока запад/изток, преминаващи над или в близост до квартали като Сухата река?	ИП не касае пистата за излитане и кацане (ПИК), конфигурацията ѝ остава същата. По тази причина процедурите за излитане и кацане няма да бъдат изменени, тъй като са разработени за тази конфигурация на ПИК и са в съответствие с изискванията за безопасност, които съществуват в авиационния транспорт. Тези изисквания са строги и не могат да бъдат променяни. И поради тази причина самолетите, които кацат и излитат, ще продължават да минават точно там, където минават и досега. Не може да бъде променена траекторията в последните 20 километра преди ПИК. Такива са техническите възможности. С очакваното нарастване на трафика броят полети ще се увеличи.
	3. Изготвени ли са оценки за шумово въздействие върху жилищните райони на София след реализиране на проекта?	Анализът на въздействията от шума са представени в Раздели V.10 и VI.6.3, а мерките са разписани подробно в Раздел IX на ДОВОС. В ДОВОС, оценката на шума е направена въз основа на прогнозните периоди 2030-2040-2055 г.
	4. Предвиждат ли се мерки за ограничаване на авиационния шум, особено в ранни сутрешни и късни вечерни часове?	Пакетът от мерки е разписан подробно в Раздел IX на ДОВОС. Едната от мерките е: В интервала между 22:00 и 06:00 местно време се забраняват операциите

		на ВС с максимално излетно тегло (<i>MTOW</i>) над 9 t, сертифицирани по шум в съответствие с Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, Приложение 16, Том 1, Част II, Глава 3 и 5, с кумулативен марж на шум равен или по-малък от 9.9 EPNdB, ВС с MTOW над 9 t, сертифицирани по шум в съответствие с Глава 2, които не отговарят на разпоредбите на Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, Приложение 16, Том 1, Част II, Глава 3 и 5, и ВС с MTOW над 9 t, за които не е представен Сертификат за шум.
	5. Ще има ли обществено обсъждане или публичен достъп до документацията по проекта, включително екологични и транспортни оценки?	Процедурата за обществен достъп е напълно спазена, публикувани са съответни обяви, проведени са общо 5 срещи за обществено обсъждане.
	6. Какви мерки са предвидени относно допълнителния автомобилен трафик, замърсяване на въздуха и натоварване на инфраструктурата около града?	Пакетът от мерки е разписан подробно в Раздел IX на ДОВОС. ДОВОС не разглежда увеличаване на автомобилния трафик около града, а единствено от и до летищния комплекс. С натоварването на летищния комплекс се увеличава и трафика и затова СОФ Кънект има изготвен комплексен анализ на трафика, предоставен на Столична община с препоръки какво трябва да се случи с околната инфраструктура. Изцяло в правомощията на Столична община е да определя инвестиционните си намерения относно трафика и дали би се съобразила с трафик-анализ данните на СОФ Кънект или не.
	Моля настоящото запитване да бъде насочено към компетентната институция, ако не попада в правомощията на получателя. Считам, че прозрачността и навременната информираност на гражданите са задължителни при реализацията на подобен мащабен инфраструктурен проект.	

14. Ленко Михов, получено на 25.04.2026 г. 15. Ина Папазова, получено на 27.04.2026 г. 16. Евгений Чупов, получено на 27.04.2026 г. 17. Екатерина Чупова, получено на 27.04.2026 г. 18. Ния Теофилова, получено на 29.04.2026 г.	Във връзка с представения Доклад за оценка на въздействието върху околната среда (ДОВОС) на инвестиционното предложение за изграждане на Терминал 3 на летище „Васил Левски“, гр. София, бих желала да изразя своето становище като жител на засегнат район. Живея в район „Сухата река“, в блок, който се намира директно под трасето и над който редовно преминават самолети при излитане и кацане от летището. Още към настоящия момент се наблюдава значително шумово натоварване, което влияе върху качеството на живот и здравето на живущите. С реализирането на Терминал 3 и предвиденото увеличаване на капацитета с 20 милиона пътници годишно, както и очакваното увеличение на въздушния трафик, съществува сериозна и обоснована тревога, че шумовото въздействие ще нарасне многократно, а трафикът ще бъде засилен. Това би довело до допълнително влошаване на акустичната среда в жилищните зони, особено осезаеми и притеснителни в ранните сутрешни и късните вечерни часове. Считам, че в рамките на оценката на въздействието върху околната среда следва да бъдат разгледани по-подробно: - Реалните нива на шумово натоварване върху жилищните квартали; - Прогнозното увеличение на полетите и траекториите им; - Мерки за ограничаване на шумовото въздействие (включително нощни ограничения, промяна на въздушни коридори или компенсационни механизми за засегнатите жители). На общественото обсъждане бяха коментирани както допълнителни станции за измерване на шум,	Анализът на въздействията от шума са представени в Раздели V.10 и VI.6.3, а мерките са разписани подробно в Раздел IX на ДОВОС. За да се оцени въздействието на самолетните операции върху акустичната среда на Летище София, са проведени симулации на самолетен шум от Spectri. Оценката беше извършена за бъдещите сценарии за годините 2030, 2040 и 2055, въз основа на прогнозираното движение на полетите. Симулациите са проведени с помощта на софтуера LimA, който е съвместим с Директива 2002/49/ЕО, Директива 2015/996 (методология CNOSSOS-EU) и Директива 2021/1226 (актуализирани технически спецификации за шумови карти). LimA е висококачествен софтуер, който е в непрекъснато развитие и отговаря на съвременните стандарти за контрол на качеството, като Nordtest ACOU 107 (2001) за валидиране на софтуер за моделиране на шум и DIN 45687 (2004) за качество на софтуера. Софтуерът напълно подпомага спазването на Европейската директива за околния шум, като предлага методи за изчисление на шум от пътища, железници, въздухоплаване и индустрия (NMPB, RLM2, ISO9613, ECAC Doc 29, CNOSSOS и актуализации на ЕС). LimA е най-мощният софтуер за моделиране и изчисляване на показателите на шум от автомобилен, железопътен и авиационен транспорт и индустриален шум. LimA включва разширено автоматизирано манипулиране на данни, обработка на геометрични данни и позволява ефективно да се изпълняват големи, точни изчисления на шума от съществуващите източници.
---	---	---

	така и мерки за компенсация относно шумоизолирането на най-засегнатите. Моля за конкретни решения, които биха помогнали на потърпевшите граждани срещу този шум и замърсяване, както и кои мерки ще бъдат физически изпълнени преди въвеждането в експлоатация на новия терминал. Примери за такива според мен биха били: - Поставяне на допълнителни станции още преди започване на изграждането на новия терминал; - Осигуряване на свободен достъп до данните от всички такива станции за шум и замърсяване за гражданите; - Възможности за независима проверка на тези станции, че са инсталирани и работят съгласно изискванията; - Директни и ясни мерки и програми, както и критерии за тяхното изпълнение, относно шумоизолиране на засегнатите по райони или степен на въздействие; - Конкретни срокове и отговорности относно други инфраструктурни проекти, като например изграждането на вече планирания проект за детелината на Околовръстен път - изток (Кривина) и директната връзка, свързваща магистралите с летището от изток, без използване на основните булеварди „Цариградско шосе“ и „Ботевградско шосе“; - Промени или откриване на автобусни линии, свързващи летището с метростанция МЗ „Владимир Вазов“, както и потенциална връзка с двете линии на метрото - МЗ и М2. Подкрепям развитието на инфраструктурата, но то следва да бъде съобразено с правото на гражданите на здравословна и спокойна жизнена среда, като всички	Моделът е калибриран с реални данни за 2022 г., въз основа на текущата програма за мониторинг на шума. Моделирането на шумовите контури за прогнозните периоди 2030 – 2040 – 2055 г. показва, че увеличението на броя на излитанията и кацанията на самолетите не води до пропорционално увеличение на ошумените зони. В ДОВОС е предложена мярка: „Инсталиране на 2 допълнителни терминала за мониторинг на шума и интегрирането им в системата за мониторинг на авиационния шум и проследяване на полети.“ Предстои предоставяне на публичен достъп до онлайн платформа WebTrak, където ще се виждат почти в реално време, с малко закъснение, действителните полети от/до летището и отчетения шум от съответния терминал за шум. Възможността за допълнителна проверка ще я има с WebTrak След издаване на решението по ОВОС от МОСВ, в което мерките ще бъдат определени, ще бъде изготвена програма за изпълнението им, включително допълнителни оценки и проучвания, които да определят кои райони и сгради са най-силно засегнати и какви са подходящите за тях шумозащитни мерки. Ще се прави непрекъснат мониторинг на ефикасността на мерките, след изпълнението им и на базата на резултатите от него ще се предприемат коригиращи действия, ако се налага. Други инфраструктурни проекти и транспортни схеми за достъп нямат отношение към оценяването ИП, тъй като Възложителят му – „Соф Кънект“ АД няма права и задължения по проекти на Столична община, която е отговорна за пътната инфраструктура и организацията на обществения транспорт на нейната територия.
--	--	---

	предвидени мерки бъдат реално изпълнени преди въвеждането в експлоатация на подобен проект. Бих искала да обърна внимание, че при реализирането на сходни инфраструктурни проекти в миналото, като например района около „Мол Парадайс“ и бул. „Черни връх“, се наблюдават съществени затруднения в трафика в пикови часове, които впоследствие се налага да бъдат компенсирани с временни мерки като ръчно регулиране от страна на органите на реда. Считам, че подобни ситуации следва да бъдат предварително анализирани и предотвратени чрез адекватно планиране и навременни решения. Моля становището ми да бъде взето предвид при окончателната оценка на проекта.	
19. Инициативен комитет на гражданите от район Подуяне, 24.04.2026 г.	Във връзка с Доклада за ОВОС на Соф Кънект АД за изграждане на Терминал 3 на Летище София и очакваното значително увеличение на авиационния трафик, настояваме за предоставяне на детайлизиран, обвързващ план с конкретни мерки, териториален обхват и ясни срокове за защита на жителите на район Подуяне - кв. Левски-старата част, ж.к. Левски В и Г, кв. Сухата река. Предвид прогнозното нарастване на полетите и свързаното с това повишено шумово и екологично нарастване, считаме за необходимо да изискаме следното:	След издаване на решението по ОВОС от МОСВ, в което мерките ще бъдат определени, ще бъде изготвена програма за изпълнението им, включително допълнителни оценки и проучвания, които да определят кои райони и сгради са най-силно засегнати и какви са подходящите за тях шумозащитни мерки. Направените предложения ще бъдат разгледани при изготвяне на програмата за изпълнение на мерките. Ще се прави непрекъснат мониторинг на ефикасността на мерките, след изпълнението им и на базата на резултатите от него ще се предприемат коригиращи действия, ако се налага.
	1. Подробен доклад за засегнатите зони - Изготвяне на карта с точни зони на шумово и екологично въздействие (ден/нощ), включително: - изолинии на шум (Lden, Lnight) - обхват на замърсяване с ФПЧ и емисии от керосин - Идентифициране на конкретни квартали, улици и имоти в район Подуяне.	Информацията е налична в ДОВОС.

	Разделяне по категории на въздействие (високо, средно, ниско) Срок: до 6 месеца	
	2. Конкретна програма за шумоизолация - Представяне на: - конкретни модели и марки дограма (напр. троен стъклопакет с доказани шумоизолационни характеристики $\geq 40-45$ dB) - системи за външна фасадна шумоизолация - Обхват - всички жилищни сгради в зоните с високо въздействие - детски градини, училища, болници и обществени сгради - Приоритетно третиране на най-засегнатите зони Срокове: - Проектиране: до 12 месеца - Изпълнение: 1 – 3 години поетапно	След издаване на решението по ОВОС от МОСВ, в което мерките ще бъдат определени, ще бъде изготвена програма за изпълнението им, включително допълнителни оценки и проучвания, които да определят кои райони и сгради са най-силно засегнати и какви са подходящите за тях шумозащитни мерки. Направените предложения ще бъдат разгледани при изготвяне на програмата за изпълнение на мерките. Ще се прави непрекъснат мониторинг на ефикасността на мерките, след изпълнението им и на базата на резултатите от него ще се предприемат коригиращи действия, ако се налага.
	3. Конкретни зони за озеленяване и екологични буфери - Представяне на карта с: - точни терени за залесяване в район Подуяне - създаване на зелени пояси между летището и жилищните зони - Посочване на: - вид растителност (дървета с висока способност за улавяне на ФПЧ) - площи (в дка) и етапи на изпълнение Срокове: - Проектиране: до 6 месеца - Реализация: до 1 година	След издаване на решението по ОВОС от МОСВ, в което мерките ще бъдат определени, ще бъде изготвена програма за изпълнението им, включително допълнителни оценки и проучвания, които да определят кои райони са най-силно засегнати и какви са подходящите за тях мерки. Направените предложения ще бъдат разгледани при изготвяне на програмата за изпълнение на мерките.

	4. Здравни мерки и медицинска инфраструктура • Представяне на: ○ конкретни локации за нови медицински центрове в район Подуяне ○ капацитет 1брой пациенти дневно, специализации – УНГ, пулмология, кардиология) • Осигуряване на: ○ профилактични програми за населението ○ периодични здравни изследвания Срокове: • Проектиране: до 12 месеца • Изграждане: до 2 години	След издаване на решението по ОВОС от МОСВ, в което мерките ще бъдат определени, ще бъде изготвена програма за изпълнението им, включително допълнителни оценки и проучвания, които да определят кои райони са най-силно засегнати и какви са подходящите за тях мерки. Направените предложения ще бъдат разгледани при изготвяне на програмата за изпълнение на мерките
	5. Спортна и социална инфраструктура • Представяне на: ○ конкретни терени за изграждане на спортни площадки и центрове ○ видове съоръжения (фитнеси на открито, игрища, паркове) • Определяне на капацитет и достъпност за населението Срокове: • Планиране: до 15 месеца • Реализация: до 2 години	След издаване на решението по ОВОС от МОСВ, в което мерките ще бъдат определени, ще бъде изготвена програма за изпълнението им, включително допълнителни оценки и проучвания, които да определят кои райони са най-силно засегнати и какви са подходящите за тях мерки. Направените предложения ще бъдат разгледани при изготвяне на програмата за изпълнение на мерките
	6. Обвързване на мерки с конкретни зони и график • Всички горепосочени мерки да бъдат представени в: ○ единен план с географско позициониране (карта) ○ ясен график по етапи ○ отговорни лица и механизми за контрол	След издаване на решението по ОВОС от МОСВ, в което мерките ще бъдат определени, ще бъде изготвена програма за изпълнението им, включително допълнителни оценки и проучвания, които да определят кои райони са най-силно засегнати и какви са подходящите за тях мерки. Направените предложения ще бъдат разгледани при изготвяне на програмата за изпълнение на мерките Ще бъде изготвен поетапен график за изпълнение.

	7. Мониторинг и отчетност • Постоянен мониторинг на шум и въздух по зони • Публични отчети на всеки 6 месеца • Възможност за граждански контрол	Дружеството ще изготви и съгласува със съответните компетентни органи План за собствен мониторинг на околната среда. Подробна информация за авиационния шум в района на Летище „Васил Левски“ – София се публикува всеки месец на интернет страницата на летището на адрес: https://sofia-airport.eu/bg/ustoichivost/dokladi-ot-monitoring-na-aviatsionen-shum/ Информацията включва нивата на шум за денонощен, дневен, вечерен и нощен шум. Предстои предоставяне на публичен достъп до онлайн платформа WebTrak, където ще се виждат почти в реално време, с малко закъснение, действителните полети от/до летището и отчетения шум от съответния терминал за шум. Направените предложения ще бъдат разгледани при изготвяне на програмата за изпълнение на мерките. Предвидено е да се изготвят ежегодни отчети за изпълнение на мерките.
	Считам, че подобна степен на конкретност е необходима, за да гарантира реална защита на населението, предвид дългосрочния характер на проекта и очакваното увеличение на авиационния трафик.	
20. Цветанка, Никола, Кристина, Михаил Маджунови, получено на 29.04.2026 г.	Във връзка с представения Доклад за оценка на въздействието върху околната среда (ДОВОС) на инвестиционното предложение за изграждане на Терминал 3 на летище „Васил Левски“ – София, бих желал/а да изразя своето становище като жител на засегнат район. Живея в зона, а именно –район Хаджи Димитър, над които редовно преминават самолети при излитане и кацане от летището, и вече към настоящия момент се наблюдава значително шумово натоварване, което	Предложенията от становището са изпълнени и са налични в ДОВОС. Анализът на въздействията от шума са представени в Раздели V.10 и VI.6.3, а мерките са разписани подробно в Раздел IX на ДОВОС. За да се оцени въздействието на самолетните операции върху акустичната среда на Летище София, са проведени симулации на самолетен шум от Spectri. Оценката беше извършена за бъдещите сценарии за

	влияе върху качеството на живот, почивката и здравето на живущите. С реализирането на Терминал 3 и предвиденото увеличаване на капацитета до 20 милиона пътници годишно, както и очакваното увеличение на въздушния трафик, съществува сериозна обоснована тревога, че шумовото въздействие ще нарасне многократно. Това би довело до допълнително влошаване на акустичната среда в жилищните зони, включително в ранните сутрешни и късните вечерни часове. Считам, че в рамките на оценката на въздействието върху околната среда следва да бъдат разгледани по-подробно: - реалните нива на шумово натоварване върху жилищните квартали; - прогнозното увеличение на полетите и траекториите им; - мерки за ограничаване на шумовото въздействие (включително нощни ограничения, промяна на въздушни коридори или компенсационни механизми за засегнатите жители); - влияние върху качеството на въздуха и замърсяване на околната среда в кварталите около летището. Подкрепям развитието на инфраструктурата, но то следва да бъде съобразено с правото на гражданите на здравословна и спокойна среда за живот. Моля становището ми да бъде взето предвид при окончателната оценка на проекта. Становището е от името на моето семейство, което живее от повече от 30 години в квартал Хаджи Димитър.	годините 2030, 2040 и 2055, въз основа на прогнозираното движение на полетите. Симулациите са проведени с помощта на софтуера LimA, който е съвместим с Директива 2002/49/ЕО, Директива 2015/996 (методология CNOSSOS-EU) и Директива 2021/1226 (актуализирани технически спецификации за шумови карти). LimA е висококачествен софтуер, който е в непрекъснато развитие и отговаря на съвременните стандарти за контрол на качеството, като Nordtest ACOU 107 (2001) за валидиране на софтуер за моделиране на шум и DIN 45687 (2004) за качество на софтуера. Софтуерът напълно подпомага спазването на Европейската директива за околния шум, като предлага методи за изчисление на шум от пътища, железници, въздухоплаване и индустрия (NMPB, RLM2, ISO9613, ECAC Doc 29, CNOSSOS и актуализации на ЕС). LimA е най-мощният софтуер за моделиране и изчисляване на показателите на шум от автомобилен, железопътен и авиационен транспорт и индустриален шум. LimA включва разширено автоматизирано манипулиране на данни, обработка на геометрични данни и позволява ефективно да се изпълняват големи, точни изчисления на шума от съществуващите източници. Моделът е калибриран с реални данни за 2022 г., въз основа на текущата програма за мониторинг на шума. Няма да има промяна в качеството на атмосферния въздух в района на летищния комплекс и в близките населени места. Ще има временно емитиране на прах и други замърсители по време на строителството, но въздействието е временно и не е значително.
--	--	---

21. Сигнал относно шумово замърсяване от самолетен трафик над район Оборище, София от Александър Антонов, получен на 28.04.2026 г.	Като жител на район Оборище в централната част на София подавам официален сигнал относно засиления шум от самолетен трафик над района, особено във вечерните часове и при интензивни кацания и излитания. През последните години се наблюдава осезаемо увеличение на полетите, преминаващи над централната градска зона. Шумът е чест, силен и повтарящ се, като съществено нарушава спокойствието, съня и качеството на живот на живущите. Считам за недопустимо в центъра на европейска столица с гъсто населени жилищни квартали да се допуска трайно шумово натоварване, когато съществуват възможности за оптимизация на въздушните маршрути и оперативните режими. Подкрепям развитието и модернизацията на летище София, включително бъдещото разширяване на инфраструктурата. Това развитие обаче следва да бъде съобразено с правото на гражданите на здравословна и спокойна жизнена среда. Моля да бъдат разгледани следните мерки: 1. Анализ на настоящите маршрути за кацане и излитане над централна София; 2. Възможности за ограничаване на полетите над плътно населени райони, когато това е безопасно и технически възможно; 3. Мерки за намаляване на шумовото натоварване в късните вечерни и ранните сутрешни часове; 4. Публична информация за измерванията на авиационния шум; 5. Официален отговор какви действия са предвидени по проблема.	По т. 1: Конфигурацията на пистата за излитане и кацане (ПИК) не е предмет на ИП, тя остава същата, няма да има промяна. По тази причина процедурите за излитане и кацане няма да бъдат изменени, тъй като са разработени за тази конфигурация на ПИК и са в съответствие с изискванията за безопасност, които съществуват в авиационния транспорт. Тези изисквания са строги и не могат да бъдат променяни. И поради тази причина самолетите, които кацат и излитат, ще продължават да минават точно там, където минават и досега. Не може да бъде променена траекторията в последните 20 километра преди ПИК. Такива са техническите възможности. Има въведена процедура от ДП РВД, при която след определен момент от излитането се намалява тягата, така че да се ограничи шумът. Това се прави при спазване на всички изисквания за безопасност. Също така, в процедурите на ДП РВД за излитане от ПИК27, относно завоя, който се изпълнява на север след достигане на определена височина - всеки самолет достига тази височина в различно време, по-тежките самолети набират по-бавно, по-леките – по-бързо. По този начин зоната, в която се извършва завоя, е разпределена и не се концентрира върху едно място и самолетите не минават над едни и същи къщи, има известно разсейване. Това е направено именно, за да не се натоварва с шум едно и също място. По т. 2: Когато метеорологичните условия и изискванията за безопасност на полетите го позволяват, излитанията и кацанията се изпълняват в посока извън града. Подробна информация за организацията на въздушното движение в района на Летище „Васил
--	--	--

	Моля настоящият сигнал да бъде регистриран и разгледан по компетентност.	Левски“ - София е налична на интернет страницата на летището на адрес: https://sofia-airport.eu/bg/ustoichivost/okolna-sreda/ По т. 3 и 4 е налична информация в ДОВОС. Подробна информация за авиационния шум в района на Летище „Васил Левски“ – София се публикува всеки месец на интернет страницата на летището на адрес: https://sofia-airport.eu/bg/ustoichivost/dokladi-ot-monitoring-na-aviatsionen-shum/ Информацията включва нивата на шум за денонощен, дневен, вечерен и нощен шум. Предстои предоставяне на публичен достъп до онлайн платформа WebTrak, където ще се виждат почти в реално време, с малко закъснение, действителните полети от/до летището и отчетения шум от съответния терминал за шум. По т. 5: След издаване на решението по ОВОС от МОСВ, в което мерките ще бъдат определени, ще бъде изготвена програма за изпълнението им, включително допълнителни оценки и проучвания, които да определят кои райони и сгради са най-силно засегнати и какви са подходящите за тях шумозащитни мерки. Ще се прави непрекъснат мониторинг на ефикасността на мерките, след изпълнението им и на базата на резултатите от него ще се предприемат коригиращи действия, ако се налага. Информация за програмата от мерки и изпълнението ѝ ще бъде публикувана на интернет страницата на летището.
--	---	--