

ПРОЕКТ!

**ЗАДАНИЕ**  
**ЗА ИЗМЕНЕНИЕ НА ОБЩИЯ УСТРОЙСТВЕН ПЛАН НА СТОЛИЧНА**  
**ОБЩИНА –**  
**ЧАСТ „КОМУНИКАЦИОННО - ТРАНСПОРТНА СИСТЕМА –**  
**МАСОВ ГРАДСКИ РЕЛСОВ ТРАНСПОРТ”**  
**ЗА РАЗШИРЯВАНЕ НА СЪЩЕСТВУВАЩИТЕ ЛИНИИ**  
**НА СОФИЙСКИ МЕТРОПОЛИТЕН**

**ЗАДАНИЕ**

**ЗА ИЗМЕНЕНИЕ НА ОБЩИЯ УСТРОЙСТВЕН ПЛАН НА СТОЛИЧНА ОБЩИНА –**

**ЧАСТ „КОМУНИКАЦИОННО - ТРАНСПОРТНА СИСТЕМА –**

**МАСОВ ГРАДСКИ РЕЛСОВ ТРАНСПОРТ”**

**ЗА РАЗШИРЯВАНЕ НА СЪЩЕСТВУВАЩИТЕ ЛИНИИ**

**НА СОФИЙСКИ МЕТРОПОЛИТЕН**

**1. ОБЩИ ПОСТАНОВКИ И ДЕЙСТВАЩ ОУП НА СО**

Социално-икономическите промени в България след 1989г. изправиха Столична община пред необходимостта от нов адекватен инструмент за управление на територията в условия на пазарна икономика. В отговор на тези нужди на Общинско предприятие „Софпроект - ОГП” бе възложено да създаде методика и да изработи цялостен нов Общ градоустройствен план на гр. София и Столична община. През периода 1998-2003г. новият ОУП бе изработен като пакет от документи и след приключването на продължителна процедура по ОВОС към него бе приет от Столичния общински съвет, от Национален експертен съвет към МРРБ и от Министерски съвет на Р. България. Народното събрание на 20.12.2006г. одобри ОУП със специалния Закон за устройство и застрояване на Столична община (ЗУЗСО), който замени предходния Закон за одобрение и приложение на Общия градоустройствен план на София от 1961г. Практически ОУП започна да се прилага от началото на 2007г.

Съгласно Преходните и Заключителни разпоредби на § 7 от ЗУЗСО Столичният общински съвет (СОС) прие решение № 693 / 19.07.2007г. за изработване на проект за Изменение на Общия устройствен план на Столична община (ИОУП), с което определи насочеността, обхвата и срока на изработването му, като акцентът бе поставен върху зелената система и гробищата, транспорта, реструктурирането на жилищните комплекси и осигуряването на терени за третиране на отпадъци. Проектът бе приет от Столичния общински съвет с решение № 697 по протокол № 51 от 19.11.2009 г. и от Министерски съвет на Р. България на Република България с решение №960 от 16.12.2009г. Към ИОУП на Столична община бяха изготвени и приети от МОСВ Екологична оценка и Оценка за съвместимост с предмета и целите на опазване на защитените зони – Становище на ВЕЕС - ЕО № 1-1/2009 г. от 22.07.2009 г.

## ПРОЕКТ!

Прогнозите за финансирано развитие на метрополитена във времеви хоризонт на приетия ОУП се оказаха неоправдано скромни, а нуждите от ефикасен съвременен публичен транспорт за големите жилищни комплекси, необслужени от метро – много по-сериозни и належащи. На база направени задълбочени проучвания и обсъдени варианти, с решение № 160 на Столичния общински съвет от 27.03.2014 година бе разрешено изработването на проект за изменение на Общия устройствен план на Столична община (ОУП на СО) в част „Комуникационно - транспортна система - масов градски релсов транспорт“ за допълване на схемата с нов „Трети метродиаметър“ на Софийски метрополитен. Той свързва жилищните комплекси „Левски“ части В и Г, „Подуяне“, „Хаджи Димитър“ и др. на североизток с „Овча купел“ на югозапад, минавайки през центъра, и прави контакт с първи и втори метродиаметри с общите станции на Софийски университет - Орлов мост и при Националния дворец на културата. Проектът за ИОУП бе изготвен от ОП „Софпроект - ОГП“ и бяха проведени процедурите по неговото обсъждане, съгласуване от всички компетентни институции и одобряване съгласно действащото законодателство. Проектът бе одобрен с решение 690 на Столичния общински съвет от 23.10.2014 година и от МС на Р. България с решение №454 от 11.08.2017г. и така допълнената схема е в сила.

### 2. МОТИВИ И ЦЕЛ НА ИЗРАБОТВАНЕТО НА ИЗМЕНЕНИЕ НА ОБЩИЯ УСТРОЙСТВЕН ПЛАН НА СТОЛИЧНА ОБЩИНА (ИОУП)

Проектът за изменение на ОУП наследява изцяло целевия пакет на действащия план, чиито дефинирани цели продължават да са с вярна насоченост и актуалност. Предложенията за доразвитие на мрежата на метрополитена, поставени като предмет на разработване в това задание, са в съответствие с новите условия и потребности на населението на София и нейния агломерационен ареал. Те се вписват в поставената в действащия план базова цел за подобряване на транспортно-комуникационната система и схемата на масовия обществен транспорт, особено в частта му релсов електротранспорт, както и за подобряване на екологичната ситуация чрез създаване на условия за ограничаване на ползването на лични моторни превозни средства в Столицата и общината.

Софийският метрополитен извършва бърз, удобен, безконфликтен и еколого-съобразен превоз на непрекъснато нарастващ брой пътници по най-натоварените направления на столицата при всякакви атмосферни условия. Пътникопотоците Люлин – Център - Младост в пиковите часове достигат 30 хил. пътника, а прогнозите са за нарастването им до 38 хил. пътника в час. По направлението „Север – Юг“ към средата на 2017г. са отчетени до 24 хил. пътника в час при прогнозно нарастване до 32 хил. пътника. С изграждането и влизането в експлоатация на Трети метродиаметър респективно ще се увеличат още повече броят на превозваните пътници, спестеното от тях време за

## ПРОЕКТ!

транспорт, а също така и спестените емисии на парникови газове, прах, шум и пр. вредности. Това ще допринесе за подобряване качеството на средата за жителите и временно пребиваващите в града, чийто общ брой непрекъснато расте.

Трите линии на метрото по действащата схема към ОУП са ситуирани по най-натоварените направления в Столицата. Увеличаването на направленията и общата дължина на линиите на метрополитена ще означава преминаване от отделни лъчи към по-развита мрежа от линии с обслужване на по-голям териториален обхват и по-голям дял от населението на Столична община и зоната на активно влияние на София. В периферните части на съществуващите линии се проучват и тестват възможни удължения на мрежата чрез разклонения към части на града с функции, предпоставящи ежедневно придвижване на големи контингенти от хора - големи жилищни комплекси, бизнес зони и обществено-обслужващи обекти с висок брой работни места и посетители, и др.

За да може Столична община да отговори на нарастващите нужди от по-нататъшно развитие на този вид градски транспорт следва да се допълни отново съответната част и схема към Общия устройствен план, като се стъпи върху предварително извършени по-подробни вариантни проучвания. Съгласно Закона за устройство на територията процедурата по актуализация е изменение на ОУП. Пряка цел на изработването на ИОУП е даване на устройствен статут на няколко от проучените участъци, чието включване в мрежата на метрополитена е с доказана целесъобразност и ще способства за постигане на най-висока ефективност на системата на масовия градски транспорт. Налице са възможности за осигуряване на финансиране.

Тази базова стъпка е предпоставка за създаване на проектна готовност и реализация на разширената мрежа на най-ефективния вид масов градски транспорт и ще допринесе за изпълнение на общите дългосрочни стратегически цели на Общия устройствен план на Столична община.

### 3. ПРЕДМЕТ И ОБХВАТ НА ЗАДАЧАТА

Предмет на заданието е Изменение на Общия устройствен план на Столична община само в част „Комуникационно - транспортна система – масов градски релсов транспорт” за разширяване на мрежата чрез разклонения на съществуващите линии на софийски метрополитен. Няма да се изменя времевият хоризонт на плана 2030г., нито преобладаващото предназначение на териториите и устройственото зонироване. Изменението е с пространствен обхват само на територията на гр. София в строителни граници, но има значение за транспортното обслужване на общинско и регионално ниво.

Прилага се принципът да се пристъпи към ИОУП след подробно проучване за доказване на необходимостта и общата техническа целесъобразност на всеки от предлаганите участъци. Направените разработки, предхождащи настоящото задание, са дали възможност управата на общината, експертите и широката общественост да направят информирана преценка кой от предложените варианти би бил по-целесъобразен и накъде е по-добре за жителите и гостите на гр. София и нейния регион да се продължи метрото. Съкратени доклади от разработките и протоколи от тяхното разглеждане от ОЕСУТ са дадени в Приложение към Заданието.

#### 4. ЛИНИИ, ЧАСТИ, ДАННИ ЗА ТРАСЕТАТА

##### 4.1. Разклонения на първи метродиаметър – линия №1

###### **4.1.1. ЧАСТ от станция Люлин Център (бул. „Панчо Владигеров“) под бул. „Царица Йоанна“ до Столичния Околовръстен път (СОП)**

В ж.к. Люлин, при постоянно население над 120 000 души, в момента функционира относително късо трасе и само три метростанции. Голям контингент от жителите не е директно и удобно обслужен от съществуващата линия, особено запад – югозападните части на комплекса.

В действащия ОУП е заложено продължаване на бул. „Царица Йоанна“ като транспортен гръбнак на територии за нова урбанизация западно от Околовръстен път, включващи части от вторичен структурообразуващ комплексен обслужващ център на София. Функционално свързана с това е и развиващата се голяма Индустриална зона Божурище, със значителен и все по-нарастващ брой работещи там, които живеят в София и СО. Тези територии изискват осигуряване на бърз и ефикасен масов обществен транспорт, който да не товари излишно уличната мрежа на Столицата.

Разклонение в ж.к. Люлин до СОП е включено още при първоначалното планиране на метрото в края на 70-те години на 20в. То е потвърдено с ОУП, влязъл в сила на 20.12.2006г. В схемите към ОУП 2009г. е посочено като далекоперспективно – за проектиране и изграждане след 2020г. С ускоряването на цялостните процеси на развитие вече е обществено осъзната необходимост да се осигури проектна готовност за по-ранната му реализация.

Предвиденото в това задание разклонение е с дължина малко повече от 1,5км и с 2 нови метростанции – една по средата на границата между втори и трети микрорайони и една – при връзката със СОП.

## ПРОЕКТ!

По направените проучвания в този си вид то би допълнило обслужените със съществуващата линия с още около 30 хил. души само в комплекса Люлин, основно от втори и трети микрорайон, а извън това – и значителен брой живеещи, учащи и работещи от новоурбанизиращите се територии на София и от съседни общини от зоната ѝ на активно влияние, при обвързка с другите видове обществен пътнически транспорт.

Разклонението е изцяло в район Люлин на Столична община.

### **4.1.2. ЧАСТ от станция Бизнес Парк до бул. „Климент Охридски“**

Това отклонение изменя приетата с ОУП 2009г. схема на метрополитена, съгласно която последната спирка се предвиждаше да бъде на Столичния Околовръстен път източно от възела с бул. „Ал. Малинов“. В новия вариант линия 1 завива на запад по СОП и се удължава с още една спирка. Този вариант е избран на базата на допълнителни подробни проучвания, моделиране на натоварването и изготвен предварителен идеен инвестиционен проект, доказал възможност за безконфликтно съвместяване със съществуващата техническа инфраструктура.

Новото трасе, предмет на заданието, е с дължина малко повече от 1,7км и с две метростанции. С първата се цели обслужването на м. Младост 4 Камбаните – територия с висока интензивност на застрояване съгласно ОУП, чиято реализация вече стартира с влизането в сила и прилагането на нов план по чл.16 от ЗУТ, както и за активно развиващите се и инвестиционно натоварени територии около този участък на СОП. С втората (крайна) метростанция ще се подобри достъпът до зоните за отдих и туризъм на Витоша чрез връзка със Симеоновския лифт. Приближаването на метрополитена ще допринесе за удобството на столичани, а същевременно и за намаляване на антропогенното натоварване на Природния парк чрез намаляване на броя автомобили, навлизащи в него.

ИОУП следва да отрази варианта на това трасе, приет от ОЕСУТ с решение по протокол №ЕС-Г-76 от 15.10.2014г. след проведени обществени обсъждания.

Трасето попада основно на територията на райони Младост и Студентски на Столична община, като и двете метростанции са на границата с р-н Витоша.

### **4.2. Разклонение на втори метродиаметър – линия №2 от бул. „Черни връх“ към кв. Студентски град**

Разклонението на линия №2 от бул. „Черни връх“ към Студентски град в схемите към действащия ОУП е посочено за далекоперспективно развитие поради прогнозирано недостатъчно усвояване към 2020г. на прилежащите градски

## ПРОЕКТ!

територии. Надхвърлилата очакванията интензивност на инвестициите в териториите за застрояване и темповете на увеличаване на гъстотата на населението в този район на града през последните години поставиха на дневен ред въпроса за необходимостта от включването за реализация на по-ранен етап на посоченото разклонение в предвижданията на ОУП.

През 2017г. бе направено експертно проучване за продължение на втори диаметър след последната изградена МС „Витоша“ и планираната МС „Черни връх“ (в близост до ул. „Димитър Манчев“). Негова цел бе да конкретизира варианти, да моделира и сравни техните параметри и функционалност към прогнозни години 2020г и 2040г. В резултат бяха представени три възможни варианта, чието натоварване бе моделирано в обхват от последната съществуваща метростанция на линия №2 до Студентски град. Те бяха сравнени по отношение на дължина, брой метростанции, брой пътувания на ден, средна скорост на пътник, общ пробег, качили се и слезли пътници и др. ОЕСУТ с решение по протокол ЕС-Г-2/12.01.2018г. избра Вариант 2, най-целесъобразния от тях, който следва да се отрази в ИОУП.

Трасето по избрания вариант е с дължина около 4 км и с четири нови метростанции:

- МЕТРОСТАНЦИЯ кв. Витоша ул. „Стефан Савов“ (условно МС №2 в подробното проучване)
- МЕТРОСТАНЦИЯ бул. Симеоновско шосе – ул. Проф. д-р Иван Странски (усл. МС №3 в подробното проучване)
- МЕТРОСТАНЦИЯ Спортен комплекс НСА - ул. „Акад. Стефан Младенов“ – ул. „Проф. Атанас Иширков“ (усл. МС №4 в подробното проучване)
- МЕТРОСТАНЦИЯ Студентски град при Студентска поликлиника (усл. МС №5 в подробното проучване).

Това разклонение на линия 2 в източна посока е в райони Лозенец и Студентски на Столична община.

### **4.3. Разклонение на трети метродиаметър – линия №3:**

**ЧАСТ от кръстовище бул."Цариградско шосе" - бул. „Йерусалим“ - МФСЗ "Арена Армеец София" - бул."Асен Йорданов" - ул."Гео Милев" - до бул. "Евлоги Георгиев" - Военна Академия „Г.С. Раковски“**

В резултат на прилагане на предвижданията на плана за устройствено зонироване към ОУП се извършва активно реструктуриране на териториите и се реализира ново строителство в района на комплексен обслужващ център от структурообразуващ вид на бул. „Цариградско шосе“ и в кв. Гео Милев- Слатина. Увеличиха се гъстотите на обитаване и броят на работещите, временно пребиваващи и посетителите, особено след реализацията на Арена „Армеец“, София Тех Парк и големите обслужващи обекти по бул. „Цариградско шосе“. Това изведе на преден план изострена необходимост от по-ефикасен и бърз обществен транспорт с голям капацитет, особено в пикови периоди.

По възлагане на Столична община от 2014г. бяха направени проучвания с подробност на прединвестиционни; набрани бяха актуални данни и подготвени прогнози за 2040г. за измеряване на натоварванията в системата на масовия транспорт и метрото. За структуриране на пътуванията по „целев двойки“ бе използвана информацията от проведена анкета по домакинства. Предложени и изследвани бяха два варианта по линии: от „Орлов мост“ до бул. „Йерусалим“ и от „Орлов мост“ до бул. „Брюксел“, като и двата не променят трасето на трета линия между ж.к. „Овча купел“ и „Враждебна“ – то остава съгласно одобрения и действащ ОУП. Вариантите на разработената прогноза на търсенето и натоварването са сравнени по отношение на дължина, брой метростанции, брой пътувания на ден, средна скорост на пътник, общ пробег, дялово участие на трета линия в превозния процес и др.

След проведени експертизи и обществени обсъждания за сравняване на вариантите, ОЕСУТ с протокол №ЕС-Г-17 от 24.02.2017г. бе отхвърлен вторият вариант, според който от "Арена Армеец София" метрото достига до ж.к. "Дружба" и бул. "Брюксел".

Одобрен бе вариант на трасе с дължина 6,1 километра линия, с общо 7 нови спирки, който дава по-добри показатели по отношение на превозени пътници и спестено време. Той следва да се отрази в ИОУП. По работна номерация спирките по него са:

МЕТРОСТАНЦИЯ 1 – при кръстовището на бул. "Цариградско шосе" с бул. „Йерусалим“ - трасето продължава по бул."Цариградско шосе";

МЕТРОСТАНЦИЯ 2 - ИПК "Родина" ул."Генерал Йордан Венедиков" - трасето продължава по бул."Цариградско шосе" след това завива надясно по бул.Асен Йорданов";



## ПРОЕКТ!

МЕТРОСТАНЦИЯ 3 - при МФСЗ "Арена Армеец София" - бул."Асен Йорданов";

МЕТРОСТАНЦИЯ 4 - при ул."Асен Йорданов" и ул. "Слатинска река";

МЕТРОСТАНЦИЯ 5 - при ул."Гео Милев" и ул."Иван Димитров - Куклата", след което трасета продължава по ул."Гео Милев";

МЕТРОСТАНЦИЯ 6 – при 93 СОУ "Ал.Теодоров-Балан" (ул."Гео Милев" и ул."Николай Коперник");

МЕТРОСТАНЦИЯ 7 – при Военна Академия „Г.С. Раковски“ и 31 СУ за чужди езици и мениджмънт "Иван Вазов" (ул."Гео Милев" и бул."Ситняково"). Следва вливане в основното трасе преди кръстовище "Орлов мост".

Трасето на това разклонение преминава по границата между райони Средец и Оборище и продължава през райони Слатина и Младост на Столична община.

## **5. ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ПРОЕКТА ЗА ИОУП**

### **5.1. По отношение на околната среда**

#### **5.1.1. Очакван позитивен ефект**

Екологичната обстановка на територията на Столична община и дефинираните общи цели на действащия Общ устройствен план предпоставят нуждата от разширяване обхвата и общата дължина на мрежата на метрополитена като мащабен фактор за подобряване на състоянието на околната среда .

Съгласно приетите с позитивни решения на МОСВ по ОВОС към ОУП одобрен в края на 2006г. и Екологична оценка на изменението на ОУП от 2009г. очакваното въздействие от изграждането на метрополитена върху средата в София е определено като благоприятно. Посочва се най-вече неговият принос към:

- подобряване качеството на атмосферния въздух;
- намаляване на сумарния карбонов отпечатък от транспорта;
- намаляване на броя на личните моторни превозни средства;
- намаляване на задръстванията по улиците;
- намаляване на нивата на вреден шум;
- задържане и намаляване на общия брой автомобили в уличните пространства;
- създаване на по-добри възможности за ефикасно алтернативно придвижване на хората пеша и с велосипеди в София и към околградския район.

### 5.1.2. Превантивни мерки

Независимо от очаквания общ положителен ефект, следва в съответствие с нормативната уредба при разработване на ИОУП да бъде конкретно анализирано и преценено общото въздействие върху компонентите на околната среда за всяка от изменяните части, с основен акцент върху изцяло новите трасета. В проекта е необходимо да се аргументират и предпишат адекватни към фазата мерки за опазване и подобряване на околната среда, които да са насочени най-вече:

- за опазване на естествения баланс и изключване на възможността за замърсяване над допустимото на подземните води;
- за опазване на озеленените площи, особено на тези с режим на защита, както и конкретни правила за компенсирание на засегнатата градска растителност;
- за енергийна ефективност и евентуално използване на възобновяеми енергийни източници – доколкото е приложимо;
- за геозащита, в зоните с повишен геоложки риск;
- за съхраняване и подобряване на градските ландшафти;
- за предпазване на хората от въздействието на вредни ЕМП.

Дефинираните превантивни мерки за опазване на качеството на средата към ИОУП трябва да представляват прагматичен устройствен инструмент, конкретизиращ изисквания към следващите фази на проектиране и реализация на новите части на метрополитена.

### 5.2. По отношение на недвижимото културно-историческо наследство

София е град, чиято съвременна тъкан е формирана върху и вплита в себе си насложени структури от човешки селища, съществували тук практически без прекъсване от праисторически времена до наши дни. Проблематиката на опазването, изучаването и социализацията на това богатство, както и реализацията на потенциалите му като фактор на социално-икономическото развитие е сред приоритетите на общите управленски политики, пространствените планови документи, както и на секторните документи в областите на културата, туризма и пр. Действащият ОУП на София и СО дава отправна информационна и методологична база за адекватна валоризация на недвижимото наследство и за управление на дейностите по опазването и интеграцията му в съответствие със съвременните критерии и стандарти, както и съобразно обществения интерес. Планът създава устройствена рамка за

## ПРОЕКТ!

реализация на стратегическите предвиждания и конкретните мерки и проекти, заложи в общински стратегически и секторни документи в тази посока.

В изменението – предмет на заданието следва да се допълни с конкретна актуална информация частта Културно-историческо наследство към действащия ОУП относно недвижимите културни ценности от различни периоди в контактната зона на новите трасета. По-специално внимание изисква в тези зони разклонението на трети метродиаметър, което е трасе с особено важност за София и очаквана висока интензивност на ползване. Като приложение към настоящото задание са предоставени наличните в Столична община данни за единични и групови недвижими културни ценности от различни категории и периоди, от които най-значими са Комплексът на Военна академия «Г.С. Раковски» и неолитно селище Слатина - култура на около 8000 години, обявена от експертите за люлка на европейската цивилизация, която продължава да се проучва в терени - частна собственост.

С процеса по изграждането на столичния метрополитен до момента се натрупа ценна методическа и практическа основа. Тя помага правилно да се оцени предполагаемото въздействие на новите части върху недвижимото културно-историческо наследство на София и да се изпълни задачата към ИОУП да се заложи адекватни изисквания и мерки за неговото изучаване, опазване, социализация и интеграция в съвременната жизнена градска среда. Тези предписания и мерки следва да имат ясно изразен устройствен характер, да се конкретизират и да се насочат към прилагането на ОУП чрез заданията за проектиране на следващите по-подробни фази, с което да се допринесе за реално прилагане на националните и местни политики в тази сфера.

## **6. ОБЕМ И СЪДЪРЖАНИЕ НА ПРОЕКТА ЗА ИОУП**

### **6.1. Фази на проектиране**

Проектът трябва да се изработи еднофазно – във фаза „Окончателен проект“.

Следва да се изготви информация за запитване до /МОСВ/ РИОСВ в съответствие с Наредбата за условията и реда за извършване на Екологична оценка на планове и програми и Наредбата за условията и реда за извършване на оценка за съвместимостта на планове програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите за опазване на защитените зони.

### **6.2. Съдържание и оформяне на документацията**

## ПРОЕКТ!

Да се представят на възложителя 3 идентични комплекта оригинали от следните материали:

6.2.1.Текстова част – обяснителна записка, съдържаща:

- подробен доклад относно проектното решение;
- обособена част с информацията за недвижимото културно наследство и с изисквания и препоръки към фазите и стъпките по прилагане на ИОУП;

6.2.2.Графична част – изменение на ОУП на СО за гр. София в мащаб 1: 10 000;

6.2.3. Графична част – изменение на ОУП на СО в обхвата на цялата община, мащаб 1: 25 000;

6.2.4.Схеми по част „Комуникационно – транспортна система“:

6.2.4.1. Масов градски релсов електро-транспорт;

6.2.4.2. Развитие на ж.п. транспорта и обвързката с релсовия градски електротранспорт;

6.2.5. Информация в съответствие с Наредбата за условията и реда за извършване на Екологична оценка на планове и програми към Закона за опазване на околната среда (ЗООС) и Наредбата за условията и реда за извършване на оценка за съвместимостта на планове програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите за опазване на защитените зони по Закона за биологичното разнообразие (ЗБР), с изведени изисквания и препоръки към следващи фази по прилагане на ИОУП;

6.2.6.Цифров модел с всички части на проекта на подходящ носител (оптичен диск или външна флаш памет).

### 6.3. Срок за проектиране

Проектът да се изработи в срок от 40 дни от датата на възлагане.

**7. ПРИЛОЖЕНИЯ КЪМ ЗАДАНИЕТО**

- 7.1. Графично предложение за изменение на схемите по т. 3.
- 7.2. Схеми по част „Комуникационно – транспортна система“ към действащ ОУП – сканирани оригинали с печатите на Столичен общински съвет и Министерски съвет на Р. България:
  - 7.2.1. Масов градски релсов електро-транспорт
  - 7.2.2. Развитие на ж.п. транспорта и обвързката с релсовия градски електротранспорт
- 7.3. Действащ ОУП на СО за гр. София в мащаб 1: 10 000 – сканиран оригинал с печатите на Столичен общински съвет и Министерски съвет на Р. България
- 7.4. Становище на МОСВ за III метродиаметър;
- 7.5. Решение на Столичен общински съвет за ИОУП за Трети метродиаметър;
- 7.6. Решение на Министерски съвет на Р. България за ИОУП за Трети метродиаметър;
- 7.7. Доклади по предпроектни проучвания за моделиране на натоварванията на метромрежата при вариантни решения на разклоненията;
- 7.8. Протоколи от ОЕСУТ относно избор на предложените разклонения на трасета и съкратени доклади и документация към тях.
- 7.9. Списък с категоризираните недвижими ценности на територията на Столична община, предоставен от НИНКН в края на 2017г.

Заданието е изготвено по служебно възлагане от екип на Столична община.

