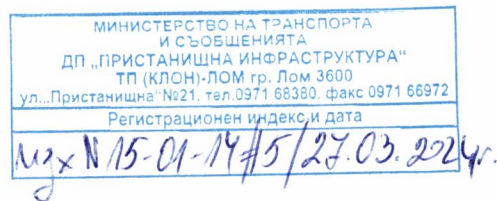


ДО
МИНИСТЪРА НА
ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ



И С К А Н Е
ЗА ПРЕЦЕНЯВАНЕ НА НЕОБХОДИМОСТТА ОТ
ИЗВЪРШВАНЕ НА ЕКОЛОГИЧНА ОЦЕНКА (ЕО)

(в съответствие с изискванията на чл. 8а, ал. 1 от Наредба за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми)

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН МИНИСТЪР,

Моля, да ми бъде издадено решение по преценяване необходимостта от извършване на екологична оценка на:

ПРОЕКТ НА ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН НА ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ „ВИДИН-ЦЕНТЪР“ ЧАСТ ОТ ПРИСТАНИЩЕ ЗА ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ ВИДИН

I. Във връзка с това предоставям следната информация по чл. 8а, ал. 1 от Наредба за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми:

1. Информация за възложителя на плана (орган или оправомощено по закон трето лице):

Име: ДЪРЖАВНО ПРЕДПРИЯТИЕ „ПРИСТАНИЩНА ИНФРАСТРУКТУРА“ с ЕИК 130316140, чрез пълномощник инж. Росен Борисов – Директор Клон – ТП „Пристанище Лом“ по силата на пълномощно рег.№ 10437/06.12.2023 г. на Цвета Дечева –

Лице за връзка: инж. Юлиан Филипов, Експерт в Клон – ТП „Пристанище Лом“

Пълен пощенски адрес: Област Монтана, гр. Лом, ул. „Пристанищна“ № 21, п.к. 3600

Тел.: (+359 971 68 380), e-mail: office.lom@bgports.bg

2. Обща информация за предложения генерален план на пристанищен терминал „Видин-Център“:

2.1. Основание за изготвяне на ГППТ „Видин-Център“ – нормативен или административен акт

Заповед № РД-08-283/05.06.2023 г. на министър на МТС и № РД-02-14-605/01.06.2023 г. на министър на МРРБ за разрешение изработването на проект на Генерален план на пристанищен терминал за обществен транспорт Видин-Център. С

нея се одобрява заданието за изработване на проект на генерален план на пристанищен терминал „Видин – център“, част от пристанище за обществен транспорт Видин – подробен устройствен план - план за регулация и застрояване за пристанищната територия и парцеларен план за пристанищната акватория.

2.2. Период на действие и етапи на изпълнение на ГППТ „Видин-Център“

Прогнозният период на действие на плана е 20 години, ако няма настъпили значителни икономически и други обществени промени.

В проекта не са заложени етапи на изпълнение. Изпълнението ще зависи от бъдещите инвестиционни инициативи на ДППИ и настоящия държавен оператор или бъдещ концесионер

2.3. Териториален обхват (транснационален, национален, регионален, областен, общински, за по-малки територии), с посочване на съответните области и общини

Пристанищната територия на ПТ Видин – Център е разположен в гр. Видин, община Видин, област Видин.

Пристанищен терминал Видин-Център се състои **от пристанищна територия и изградената върху нея пристанищна инфраструктура**, включваща сграда и съоръжения, Той е публична държавна собственост съгласно АДС (публична) № 2781/12.09.2011 г., № 2782/12.09.2011 г., № 2783/12.09.2011 г., № 3369/11.03.2020 г., № 3368/11.03.2020 г. и №3309/04.04.2019 г. и обхваща УПИ/ПИ с *идентификационни номера* 10971.501.412, 10971.502.204, 10971.502.839, 10971.502.917, 10971.502.918 и 10971.502.916.

Териториалния Обхват на Генералния План обхваща следните поземлени имоти и акваторията пред тях:

1. Поземлен имот 10971.501.412, област Видин, община Видин, гр. Видин, п.к. 3700, ж.к. "Кале", вид собств. Държавна публична, вид територия Урбанизирана, НТП За водностопанско, хидромелиоративно съоръжение, **площ 6330 кв. м**, стар номер 10971.307.711, 10971.510.244, 10971.307.617, 10971.501.538, 10971.501.380.

Заповед за одобрение на КККР № РД-18-5/28.01.2008 г. на ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР НА АГКК.

Заповед за изменение на КККР № 18-9395-23.11.2016/23.11.2016 г. на НАЧАЛНИК НА СГКК – ВИДИН.

2. Поземлен имот 10971.502.204, област Видин, община Видин, гр. Видин, п.к. 3700, кв. Централна градска част, ул. Дунавска, вид собств. Държавна публична, вид територия Урбанизирана, НТП За пристанище, **площ 9932 кв. м**, стар номер 10971.307.711, 10971.510.244, 10971.307.617, 10971.501.538, 10971.501.380.

Заповед за одобрение на КККР № РД-18-5/28.01.2008 г. на ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР НА АГКК.

Заповед за изменение на КККР № 18-9395-23.11.2016/23.11.2016 г. на НАЧАЛНИК НА СГКК – ВИДИН.

3. Поземлен имот 10971.502.839, област Видин, община Видин, гр. Видин, п.к. 3700, ж.к. "Химик", вид собств. Държавна публична, вид територия Урбанизирана, НТП За

водностопанско, хидромелиоративно съоръжение, **площ 13320 кв. м**, стар номер 10971.307.711, 10971.510.244, 10971.307.617, 10971.501.538, 10971.501.380.

Заповед за одобрение на КККР № РД-18-5/28.01.2008 г. на ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР НА АГКК.

Заповед за изменение на КККР № 18-9395-23.11.2016/23.11.2016 г. на НАЧАЛНИК НА СГКК – ВИДИН.

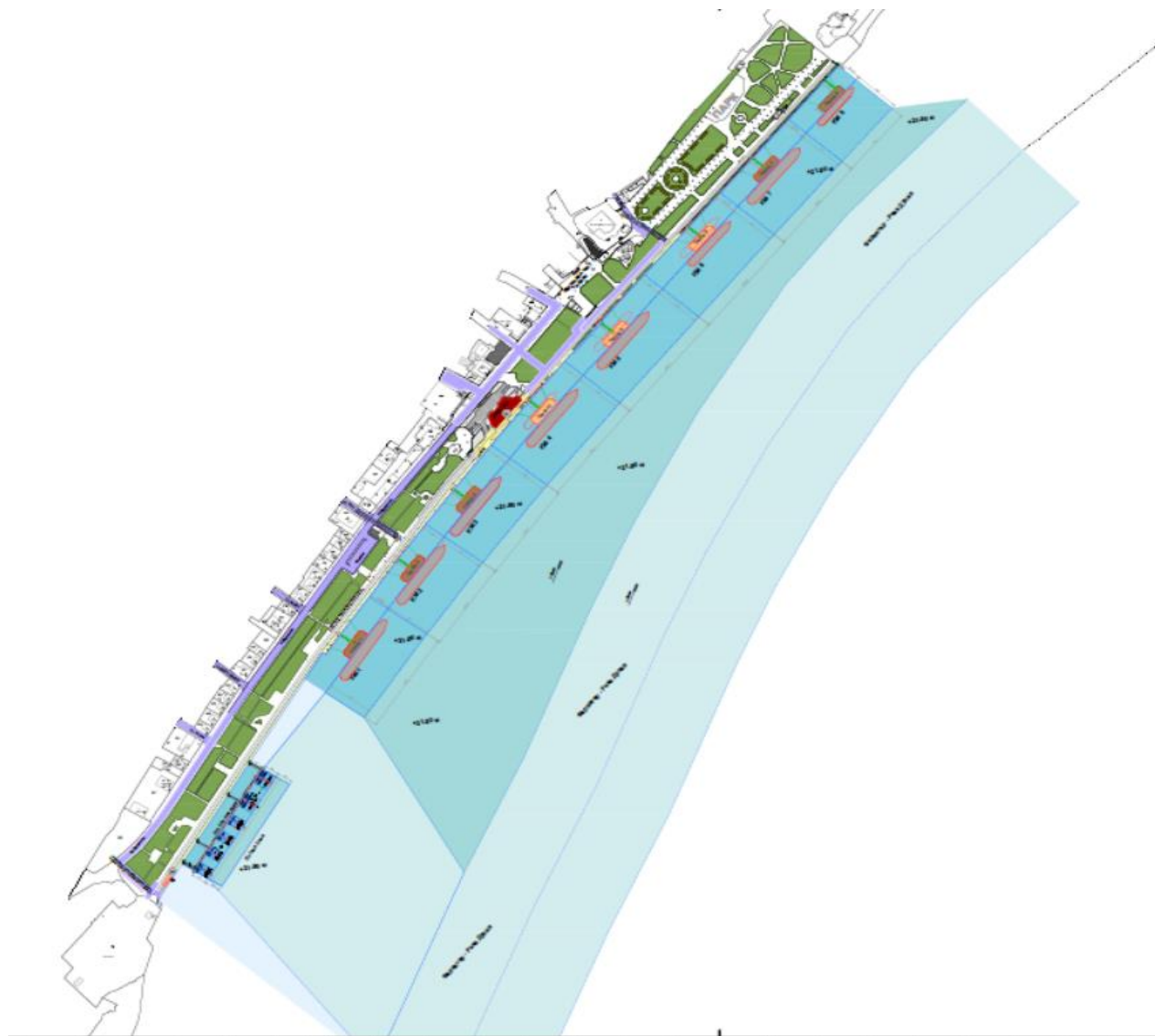
4. Поземлен имот 10971.502.917, област Видин, община Видин, гр. Видин, п.к. 3700, ул. Дунавска, вид собств. Държавна публична, вид територия Урбанизирана, НТП За търговски обект, комплекс, **площ 262 кв. м**, стар номер 10971.502.915, квартал 9, парцел I,

Заповед за одобрение на КККР № РД-18-5/28.01.2008 г. на ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР НА АГКК.

5. Поземлен имот 10971.502.918, област Видин, община Видин, гр. Видин, п.к. 3700, ул. Дунавска, вид собств. Държавна публична, вид територия Урбанизирана, НТП Ниско застрояване (до 10 m), **площ 1107 кв. м**, стар номер 10971.502.915,

Заповед за одобрение на КККР № РД-18-5/28.01.2008 г. на ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР НА АГКК.

6. Поземлен имот 10971.502.916, област Видин, община Видин, гр. Видин, п.к. 3700, ул. Дунавска, вид собств. Съсобственост, вид територия Урбанизирана, НТП За електроенергийното производство, **площ 12 кв. м**, квартал 9, парцел XVI, Заповед за одобрение на КККР № РД-18-5/28.01.2008 г. на ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР НА АГКК



ЛЕГЕНДА

- Водна Зона
- Зона за Подходяване
- Зона за Маневриране
- Оперативна Зона
- Сграда - Съществуваща
- Сграда - Нова
- 01 Номер Обект
- Пътища и Паркинги - Съществуващи
- Пътища и Паркинги - Нови
- Озеленяване
- Сграда
- Водна Зона
- Кейова Линия
- Пешеходна зона - Съществуваща
- Техническа Инфраструктура - Съществуваща
- Техническа Инфраструктура - Нова
- Плаващо кейово съоръжение (поптон) Съществуващо
- Плаващо кейово съоръжение (поптон) Ново
- 01 Речна Гара
- 02 Яхтен Клуб - сграда

Фигура 1: Карта на Пристанищен терминал Видин-Център

2.4. Засегнати елементи от Националната екологична мрежа /НЕМ/

Територията и акваторията в обхвата на Генералния план не засяга защитени зони по смисъла на Закона за биологичното разнообразие, нито защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии.

Пристанищен терминал „Видин-Център“ отстои на повече от 1,6 км югозападно от Защитена зона с код BG0000524 „Оризището” - по Директивата за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна и на повече от 6,6 км на север-североизток от 33 BG0002067 “Остров “Голя” за опазване на дивите птици и 33 BG0000552 “Остров “Кутово” за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна.

Голямото отстояние на защитените зони от пристанищния терминал не предполага каквито и да е въздействия върху тях.



Фигура 2: Карта на 33 спрямо Пристанищен терминал Видин-Център

2.5. Основни цели на ГПШТ „Видин-Център“

В съответствие с разработения и вариант за развитие на ПТ “Видин-Център” и одобреното задание за изработване на проект на генерален план на пристанище “Видин-център” със съвместната заповед с №№ РД-08-283/05.06.2023 г. и РД-02-14-605/01.06.2023 г. на Министъра на транспорта и съобщенията и Министъра на регионалното развитие и благоустройството, целта на проекта е определена като:

- **функционално зониране, съобразно технологичното и организационно обособяване на необходимите територии от пристанищния терминал;**
- **необходимост от реконструкция и технологично обновление на съществуващите пристанищни съоръжения;**
- **обосноваване на цялостно изграждане и оборудване на нови специализирани структурни звена;**
- **изграждане на комуникационно-транспортната мрежа и другите общи мрежи**

на техническата инфраструктура на пристанището, както и неговите съоръжения.

Генералният план осигурява устройствени възможности за осъществяване на инвестиционните намерения на българската държава в пристанищна инфраструктура (активи) – публична държавна собственост (министърът на транспорта и съобщенията чрез Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“), а посредством клаузите на договора по § 74, ал. 3 от ПЗР на ЗИД на ЗМПВВПРБ (ДВ, бр. 24 от 2004 г.) - и на държавния пристанищен оператор с оглед - подобряване на условията за обработка на пътничопотока от пасажери, създаване на възможности за нови корабни места, като и цялостно повишаване на капацитета на пристанището.

Неговите предвиждания определят терените за терминали, както и зоните за извършване на дейности по чл. 116а от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗМПВВПРБ), границите и проектните дълбочини, навигационното осигуряване на пристанищната акватория и на всяка от зоните в нея и дава обобщените параметри на зоните за бъдещи инвестиционни инициативи, както и характеристиките на съществуващите и на предвидените за изграждане съоръжения, сгради, пътни и железопътни връзки и на общите мрежи на техническата инфраструктура на територията на пристанището.

Генерални цели:

- развитие и модернизация на пристанищната инфраструктура;
- развитие на туризма, създаване на условия за отдих и спорт;
- облекчаване и увеличаване на транзита през България до и от ЕС и в направление пристанищата от делтата на река Дунав.

Конкретните цели:

Цели, които трябва да са съобразени при очертаване на развитието на пристанищен терминал Видин - Център:

- привличането на частни инвестиции за поддържане и развитие на пристанищната инфраструктура и подобряване на обслужването на пътници;
- създаване на условия за нарастване на броя на обслужените пътници и преди всичко на круизните пътници с цел развитие на туризма;
- осъществяване на екологични мероприятия. Съгласно НАРЕДБА № 9 от 17 октомври 2013 г. за изискванията за експлоатационна годност на пристанищата и специализираните пристанищни обекти, създаването на системата за събиране на отпадъците от корабите е задължителна;
- повишаване нивото на безопасност и сигурност. Съгласно изискванията на НАРЕДБА за условията и реда за постигане сигурността на корабите, пристанищата и пристанищните райони на Р. България;
- Създаване на условия за по ефективно използване на пристанищните съоръжения чрез разширяване на обхвата и обема на услугите.

2.5.1. Съществуващо състояние на ПТ „Видин-Център“

Пристанищен терминал „Видин-Център“ е част от пристанище за обществен транспорт Видин, чиято територия и пристанищната инфраструктура са публична държавна собственост. Той е специализиран Пътнически Терминал.

Той е разположен в централната градска част, на десния бряг по течението на р. Дунав от речен км 789.900 до км 791.300.

Пристанищният терминал разполага с Кейова стена с обща дължина 1 440 м. Кейовата стена е наклонен тип и е изградена от зидан камък.

Кейовият фронт формално е разделен на два участъка, като единият участък е от „Телеграф капия” до „Речна гара”, а другият участък от „Речна гара” до „Колодрума”.

Кейова стена в отделните участъци е с различни по вид и размери напречни сечения.

По протежението на кейовата стена са изградени гнезда за понтонни пристани със съответните стълбища и опорен блок за монтиране на преходните мостове.

Съществуващите кейовите места №№ 2, 3, 4, 5 и 6 са разположени по продължение на кейовата стена и са съоръжени с понтони свързани със подходни пешеходни мостове.



Фигура 3: Разположение на корабните места

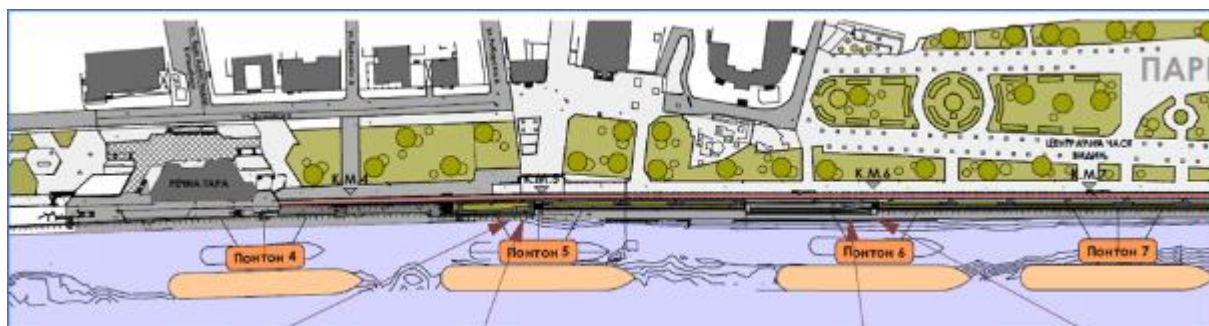
Съгласно РАЗПОРЕЖДАНЕ № 25 от 09.11.2016 г. на директора на Дирекция „Речен надзор - Лом“, разположението на понтоните на кейовата стена на пристанищен терминал Видин – център е следното:

- **понтон № 3** — на км. **790,200** — предназначен за престой и снабдяване на самоходни кораби; разрешава се престой до два кораба на борд;
- **понтон № 4** - на км. **790,300** - предназначен за престой и снабдяване на самоходни и пътнически кораби; разрешава се престой до два кораба на борд;
- **понтон № 5** - на км. **790,400** - предназначен за престой и снабдяване на самоходни кораби; разрешава се престой до два кораба на борд;

- **понтон № 6** - на км. **790,600** предназначен за престой на малки кораби;
- **понтон № 7** — на км. **790,500** предназначен за престой и снабдяване на самоходни кораби; разрешава се престой до два кораба на борд;
- **понтон № 8** - на км. **790,800** предназначен за престой на малки кораби за учебни, спортни и туристически цели.

Таблица 1: Корабни Места - Описание

Корабно място	Координати	Понтон	Ел. табло	Водопровод	В експлоатация
№1 /790.000 км./		няма	да	да	не
№ 2 /790.100 км./		няма	да	да	не
№3 /790.200 км. /		няма	да	да	не
№ 4 /790.300 км. /		№ 4	да	да	да
№5 /790.400 км./		№ 5	да	да	да
№6 / 790 600 /		№ 6	да	да	да
№7 /790.500 км./	43°59'11.6"N 22°52'52.9"E	няма	да	да	не
№8 /790,800 /		няма			не



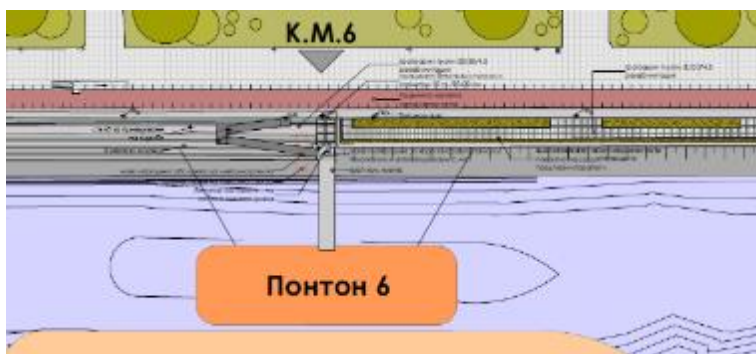
Фигура 4: Ситуация на разположение на понтони от № 4 до № 7

На Корабно място № 5 е изградена нова стоманобетонна рампа, която е от кота 32,60м до кота 34,80м и е с наклон от 12% и 8% и дължина 24m, предназначена за преодоляване на височина 176см. Рампата е с широчина 2,00 м и има две междинни площадки на кота 33,34м и кота 34,09м.



Фигура 5: План на Корабно място № 5

През 2022 г. при Корабно място № 6 е монтирана нова метална рампа от кота 33,10м до кота 34,80м, с наклон от 12% и 8%, дължина 27м и ширина 1,20м предназначена за преодоляване на височина 220см.

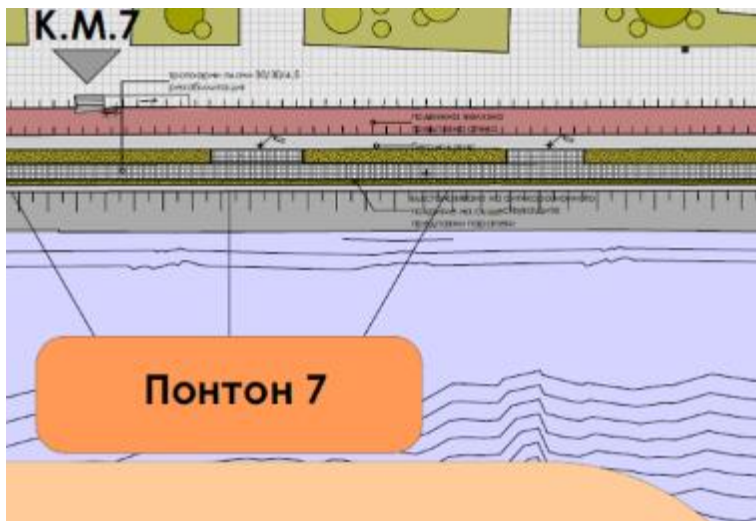


Фигура 6: План на Корабно място № 6



Фигура 7: Корабно място № 6 - метална рампа

Към корабно място № 6 е поставена подвижна платформа - подежник за хора в неравностойно положение, като тя отговаря на изискването за работа на открито, и е съобразена с вариациите на водното ниво на р. Дунав.



Фигура 8: План на Корабно място № 7

По цялата дължина на стената, на приблизително отстояние 100 см. от горен ръб стена е изграден метален предпазен парапет, а в зоната след него е изградена тротоарна настилка с приблизителна широчина 156 см.

По кейовата стена в участъка от „Речна гара“ до „Телеграф капия“ са изградени общо 28 бр. вързални устройства, обслужващи корабни места - № 4, № 5, № 6 и № 7.

По цялата стена, в участъка от „Речна гара“ до „Телеграф капия“ е изградена осветителна мрежа, състояща се от 16 бр. стълбове за парково осветление с декоративни елементи и 4 бр. стоманобетонни стълбове, на които са монтирани осветителни тела. Електрическата мрежа на 16-те стълба за парково осветление е подземна, преминаваща в бетонен кабелен канал, за който липсват данни за вида и сечението му. Осветителните тела, разположени на стоманобетонните стълбове са захранени с въздушна кабелна мрежа.

На корабни места № 4, № 5, № 6 и № 7, са монтирани ел. табла за захранване на корабите с ел. енергия. Кабелните трасета за тези табла са положени подземно, на места в тръбен кожух.

За всички (съществуващи и проектни) корабни места са монтирани пожарни хидранти, които служат и за бункероване на корабите с вода. Съществуващите сгради на територията на пристанищен терминал Видин- център са следните:

- **Оперативна сграда с трафопост**

Сградата е разположена в ПИ - дворно място с идентификатор 10971.502.917. Тя е публична държавна собственост и е заведена в активите на ДППИ.

Сградата е на две нива с монолитна конструкция. На първото са били разположени електросъоръженията – трансформатор 320кVA, табла ниско напрежение - всички разположени в едно общо помещение.

Освен помещението на трафопоста, на първия етаж са разположени две помещения, склад и битова за обслужващия персонал (екс-кухненско помещение за храна).

От изток, с външен вход е обособен WC помещение с клозетно клекало и тоалетна мивка в преддверието.

На втория етаж е разположено помещение с площ 43,61 кв. м..

Към сградата са изпълнени сградни водопроводно и канализационно отклонения от градските улични ВиК мрежи. По информация от място има изграден водомерен възел с абонатен водомер за отчитане на водопотребление.

- **Речна гара:**

Сграда с идентификатор 10971.502.204.1, двуетажна със застроена площ 867 кв.м. , в която има 27 самостоятелни обекти. Разположена на пристанищната територия, но **не е публична държавна собственост**. Тя е собственост на Община Видин и е **публична общинска собственост**.

В момента в нея са разположени администрацията на сегашния пристанищен оператор „Пристанище Видин” ЕООД, митническите служби, на дирекция „Речен надзор – Лом” към ИА „Морска администрация” и др.

- **Пристанищна Акватория**

Кейовата стена на Пристанищен терминал Видин - център се намира на около 175 метра от фарватера на река Дунав.

Оперативна акватория на терминала, както и зоните за подхождане и маневриране попадат в Поземлен имот 10971.307.1, област Видин, община Видин, гр. Видин, п.к. 3700, вид собств. Държавна публична, вид територия - Територия, заета от води и водни обекти, НТП Гранична река, площ 4047972 кв. м, стар номер 10971.307.711, 10971.510.244, 10971.307.617, 10971.501.538, 10971.501.380,

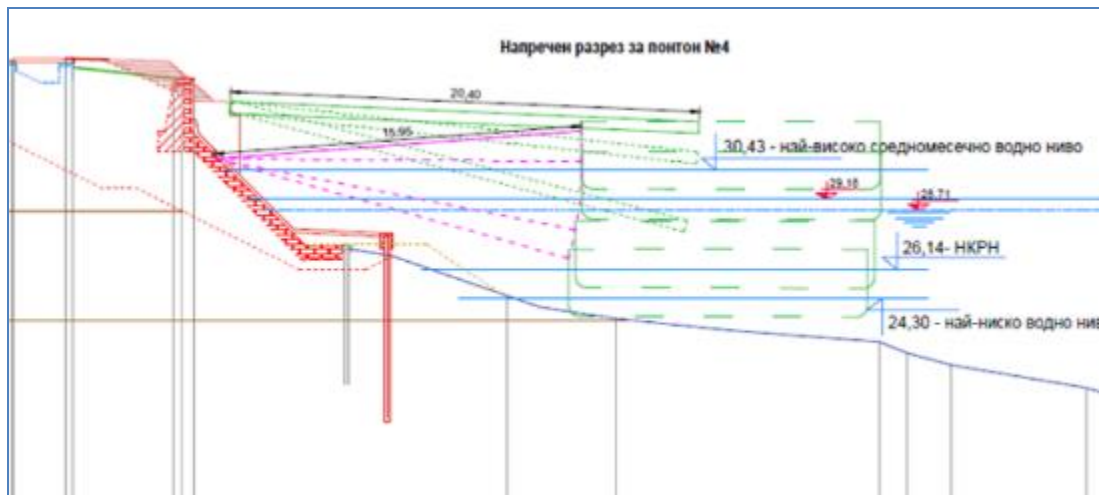
Заповед за одобрение на КККР № РД-18-5/28.01.2008 г. на ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР НА АГКК,

Заповед за изменение на КККР № 18-7659-24.07.2019/24.07.2019 г. на НАЧАЛНИК НА СГКК – ВИДИН

В участъка на терминал Видин - център не е въведен специален режим на корабоплаване. Подходът на корабите от към река Дунав, приставането и отплаването в/от Пристанищния терминал се извършва съгласно правилата за плаване по река Дунав, Задължителните правила за българските пристанища на река Дунав и Разпорежданията на Капитана на пристанище Лом. В района фарватерът има достатъчна ширина, която позволява безопасното разминаване на най-големите разчетни състави плаващи по долното течение на Дунав.

Характерните водни нива на река Дунав в района на Пристанищен терминал Видин – център са следните:

- Абсолютна кота нула на водомерната рейка е +24,55м по Балтийска височинна система (24,81 м по Черноморска система);
- Ниско корабоплавателно ниво: 159 см;
- Средно водно ниво: 424 см;
- Високо корабоплавателно ниво: 802 см;
- Най-високо водно ниво: 902 см.
- Скорост на течение: 3,04 км/час.



Фигура 9: Водни Нива – пример с корабно място № 4

Габарити на корабоплавателния път в българския участък на река Дунав са регламентирани както следва; – дълбочина на пътя минимум 2,50 м при ниско корабоплавателно ниво, ширина 180 м и радиус на кривите 1500 м, при всякакви условия – през тъмната и светла част на денонощието, при високи и ниски водни нива, при намалена видимост и лоши метеорологични условия.

- **Режима на Собственост на Засегнатите Територии**

Към настоящия момент е налице действащ ОУП на гр. Видин, изработен 2003 година и влязъл в сила 2004 година. В графичните материали, приложени към Генералния План, които по същество показват вариант за развитие на Пристанищния терминал, са наложени върху графиката на ОУП на Видин.

Поземлените имоти, предмет на тази разработка са отбелязани в ОУП като брегоукрепителни съоръжения, което не противоречи по същество на тяхното предназначение и настоящия Генерален план. Изключение прави само частта в ПИ 10971.502.204, в която е разположена Речната гара, която попада в Зона Ц1 и може да бъде застроена. Няма ограничения, за реализиране на все още неизградените КМ от 1 до 3. Поземлените имоти, предмет на разработката контактуват, както с вече изградената улична мрежа, така и с прилежащия общински крайречен парк.

На пристанищната територия в ПИ с идентификатор 10971.502.204 се намира сграда с идентификатор 10971.502.204.1 – **Речна гара**, която въпреки функционалното предназначение и взаимно-обвързаността си с пристанищните дейности е собственост на **Община Видин** - публична общинска собственост. Сградата е двуетажна със сутерен със застроена площ 865 кв.м.

Пристанищен терминал Видин-Център се оперира от държавен пристанищен оператор.

Съгласно „Удостоверение за регистрация на пристанище” № 14010 /12.10.2005г. пристанищен оператор по смисъла на т. 26 от Допълнителните разпоредби на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Р. България и Наредба № 18/03.12.2004 г. е „Пристанище Видин” ЕООД.

За пристанищен терминал Видин-Център има издадено Удостоверение за

експлоатационна годност УЕГ № 14014 от 29.01.2021 г., съгласно част Б от което, предлаганите пристанищни услуги са обработка на пътници и морско-технически услуги по чл. 116, ал.2, т. 1 от ЗМПВВПРБ – швартоване и отшвартоване, снабдяване с електроенергия и вода, корабно бункероване с гориво и смазочни материали. Брой на корабните места в експлоатация – 4 бр.

Таблица 2: Регистър на ДМА - земя и сгради по кадастрална карта и кадастрални регистри на гр. Видин към 31.02.2022 г.,

ИНВЕНТАРЕН САП №	Идентификатор	Площ кв.м	АДС (публична)	
			№	Дата
2010500001	10971.501.412	6 330	2781	12.09.2011 г.
2010500011	10971.502.839	13 320	2782	12.09.2011 г.
2010500012	10971.502.204	9 932	2783	12.09.2011 г.
2010500005	10971.502.918	1 107	3369	11.03.2020 г.
2010500014	10971.502.917	262	3368	11.03.2020 г.
2031500025	10971.502.917. 1	87	3368	11.03.2020 г.
2010500013	10971.502.916	12	3309	04.04.2019 г.

Таблица 3: Извлечение от инвентарната книга на Клон - Териториално поделение „Пристанище Лом“ на ДППИ към 31.12.2022 год.

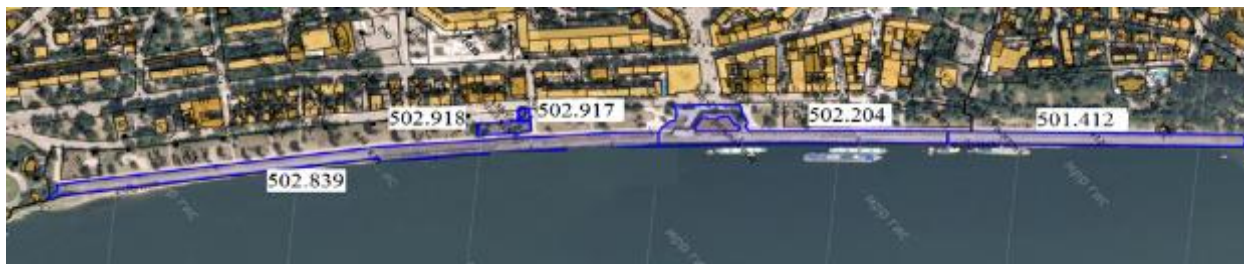
№ по ред	Инвентарен № от САП	Наименование на ДМА	дата на придобиване
7	2031500025	Оперативна сграда с трафопост 87 кв.м	25.04.2006
8	2032500007	МКТП 10/0,4 kV	02.12.2021
9	2042500002	Кейова стена 1 440 м от км.789.500 до 790.940	01.05.2001
10	2042500011	Водопровод	04.06.2004
11	2042500066	Наклонена рампа с подвижна площадка	12.01.2009
12	2042500067	Въздушно ел. хранване	24.10.2012
13	2042500069	Брегови кнехт	20.06.2013
14	2042500070	Водопровод към к.м №3 и №4	30.08.2013
15	2042500073	Рампа за осигуряване на дост.маршрут на 4 к.м.	17.08.2015
16	2042500081	Предпазен парапет на кейова стена	20.12.2016
17	2042500084	Въздушно ел.хранване	22.12.2016
18	2042500085	Метални стълби	22.12.2016
19	2042500096	Водопровод	31.07.2019
20	2042500101	Ел.обзавеждане - МКТП	02.12.2021
21	2042500105	Стоманобетонова товарна рампа	04.10.2022
22	2042500106	Метална товарна рампа	04.10.2022
23	2042500107	Подвижна платформа-подемник	04.10.2022
24	2042500108	Силова кабелна мрежа	04.10.2022
25	2041500000	Трансформатор маслен	04.06.2004
26	2041500039	Силов трансформатор 10/0,4/630 kVa	02.12.2021

Таблица 4: Активи на "Пристанище Видин" ЕООД

Инвентарен №	Наименование	Дата на въвеждане	Параметри
204002	Мост железен	06.30.1995г.	19,1/3,4м.
204004	Понтон малък	12.31.1992г.	Балонен тип 21/6м.
204007	Понтон /пеш. Мост/	8.31.1994г.	Шлеп 70/9м.
204008	Несамоходен шлеп	10.31.1995г.	Шлеп 73/9м.
204009	Преходен мост	12.31.1997г.	16/2,70м.
204010	Понтон /от арчар/	12.31.1997г.	
204077	Ел помпа бибо	12.31.2000г.	
214120	Помпа потопяема	04.01.2005г.	
219133	Мост понтон №4	31.07.2014 г	20/2,20м.

✓ *Общи параметри на пристанищния Терминал*

Пристанищната територия на терминала– публична държавна собственост е с обща площ 30963 кв. м. На следващата фигура е показано ситуационното разположение на поземлени имоти с техните идентификатори.



Фигура 10: Ситуационно разположение на поземлените имоти

✓ *Хидротехнически Съоръжения*

Хидротехническите съоръжения са подробно описани в т. 2.5.1.

Въз основа на извършеното в прединвестиционното проучване обследване на съществуващата кейова стена и в съответствие с технологичните решения и изисквания за приставане и обработка на корабите и монтаж на съоръжения е направено следното:

а) оценена е нуждата от реконструкция и ремонт на кейовата стена и е предложено съответното проектно решение за целта;

б) посочена е използваната методика за определяне параметрите (границы и проектни дълбочини) на оперативната акватория;

в) анализирана е и обоснована необходимостта от модернизирание на навигационното осигуряване на пристанищната акватория, зоните за подхождане и маневриране към отделните корабни места в отговорността на възложителя – плаващи и стационарни навигационни знаци и съоръжения;

г) определени са навигационните условия в пристанищната акватория и отделните зони в нея;

д) преценена е необходимостта от ползване на зоната за маневриране и на зоната за подхождане и от кораби, посещаващи различните терминали на пристанището за обществен транспорт и/или други пристанища, и е направена обосновка на предлаганото решение;

е) представен е регистър с координатите на точки по границите на акваторията и на всяка отделна зона в нея и при доказана необходимост на зоната за разполагане на швартовите буйове.

За основа на изчисленията относно параметрите на хидротехническите пристанищни съоръжения за приставане на кораби и на пристанищната акватория и отделните зони в нея са съобразени нормативите на чл. 16, ал.4 от Наредба № 10 от 31.03.2014 г. за обхвата и съдържанието, изработването, одобряването и изменението на генералните планове на пристанищата за обществен транспорт.

✓ *Пътни подходи, паркинги, обслужващи вътрешно-пристанищни пътища*

Територията на пристанището е част от паркова зона, която е с обособени пътни и пешеходни алеи с подходяща настилка, през които се стига до крайречната улица «Дунавска». Вътрешно-пристанищна пътна мрежа не е изградена и няма възможност за изграждане на такава поради размера и разположението на имотите. Общинските поземлени имоти, през която минава въпросната улична мрежа са следните и те влизат в обхвата на Генералния план само в частта, за която са описани по-долу:“

Част от поземлен имот 10971.502.840, публична общинска собственост за общински селищен парк, градина, в частта му на границата с Поземлени имоти 10971.502.869 и 10971.502.871, представляваща улица-тупик на ул. „Дунавска“ между Осови Точки ОТ46 и ОТ47; в частта му на границата с Поземлени имоти 10971.502.917 и 10971.502.918, представляваща улица-тупик на ул. „Дунавска“ между Осови Точки ОТ13 и ОТ14.

Част от Поземлен имот 10971.502.1092, публична общинска собственост за общински селищен парк, градина, в частта му на границата с Поземлен имот 10971.502.204, представляваща улица между Осови Точки ОТ7001 и ОТ 7022.

Част от Поземлен имот 10971.501.387, публична общинска собственост за общински селищен парк, градина, в частта му на границата с Поземлен имот 10971.502.1093 и 10971.502.1094, представляваща улица между Осови Точки ОТ7022 и ОТ 7023.

✓ *Ж.П. коловозно развитие*

На територията на пристанище Видин не е изградена ж.п. мрежа, осъществяваща достъп до корабните места.

Пристанище Видин-център няма директна връзка с националната железопътна мрежа и не разполага с железопътна инфраструктура.

✓ *Мрежи и Съоръжения за Електроснабдяване*

Ел захранването на пристанищен терминал Видин-център се осъществява от трафопост МКТП, който е разположен непосредствено до оперативната сграда, съоръжен със силов

трансформатор 10/0,4/630 kVa. За измерване на консумираната ел; енергия има монтиран тройнотарифен електромер.

Обектът е консуматор на ел. енергия III категория съгласно чл. 46 от НУЕУЕЛ.

На територията на пристанищния терминал са изградени още:

- 4 бр. разпределителни ел. табла, ниско напрежение за корабни места №№ 2, 3, 4, и 5.
- ел. захранване на корабно място № 2 – тип на кабела AL/R 4x 25 кв.мм. с дължина 100м.
- Въздушно ел. захранване – тип АСШ, обща дължина 400 м.
- Кабелно ел. захранване - тип ШКПТ, обща дължина 400 м.

По кейовата стена в участъка от „Речна гара“ до местността „Телеграф капия“ е изградена осветителна мрежа от стълбове за парково осветление, захранени от въздушна кабелна мрежа, с декоративни елементи и стоманобетонни стълбове, на които са монтирани осветителни тела. Електрическата мрежа е подземна поставена в бетонов кабелен канал. На действащите корабни места има съществуващи ел. табла за захранване на корабите, за които кабели също са положени подземно.

През 2022 г. в участъка от "Речна гара" до "Телеграф капия", на пристанищен терминал Видин-център“ е изградена подземна кабелна мрежа от съществуващата на 4-то корабно място разпределителна касета - РК2 до корабно място № 6 и бъдещо корабно място № 7, с което е обезпечено ел. захранването на цялата зона от Речна гара до Телеграфа.

Положени са два броя кабели НН 1kV 1 бр. САВТ 3x70+35мм² и 1 бр. кабел НН 1kV САВТ 3x95+50мм².

На двете корабни места №6 и №7 са монтирани нови ел. Табла, разположени в непосредствена близост до подходите на корабните места.

✓ *Мрежи и съоръжения за водоснабдяване и канализация*

Терминалът се захранва с питейна вода от градската водопроводна мрежа.

Към оперативната сграда с трафопост водозахранването е чрез отклонения от градските улични ВК мрежи с водомерен възел с абонатен водомер за отчитане на водопотреблението. В сградата са изпълнени сградни водопроводна и канализационна инсталации.

Изградени са още две отклонения с тръби - HDPE PE Ф110мм съоръжени с водомерни шахти, чрез които се захранват всички (съществуващи и проектни) корабни места, на които са монтирани пожарни хидранти, които служат и за бункероване на корабите с вода.

Отводнителната канализация е свързана с градската мрежа.

2.5.2. Идентифицирани общи и специфични проблеми

Основните технически и технологични проблеми, както съществуващи, така и такива, които могат да се появят вследствие тенденциите за развитие на пътничкопотоците

и изисквания за качествено обслужване на пътниците и ползваните транспортни средства са следните:

1. Липса на пътен достъп до имотите формиращи кейовия фронт на пристанищния терминал. От поземлените имоти на които е разположена кейовата стена до уличната мрежа достъп има само ПИ с идентификатор 10971.502.204 и то само към сградата на Речна гара. Останалите имоти и целия кейов фронт са без регламентирана възможност за достъп на автобусите извозващи пристигналите пътници към съответните вътрешни дестинации и обратно. Това налага пътниците да изминават големи разстояния (пеша и на открито) от корабните места до извозващите ги автобуси. Няма регламентиран пътен достъп, както на пожарни автомобили така и на строително монтажна техника и др. който да отговаря на нормативните изисквания за ширина на пътя, и площадки за обръщало.

2. Широчината на имотите формиращи кейовия фронт е малка и не позволява изграждане на вътрешнопристанищни пътища, а освен това върху тях са изградени съоръжения, които не са активни на пристанищния терминал (предпазно съоръжение (по цялата дължина на кейовата стена), служещо за защита от наводнения при високо водно ниво на р. Дунав.

3. Сграда **Речна гара** е собственост на Община Видин и е публична общинска собственост. Тя не е публична държавна собственост от активите на пристанищния терминал и не позволява качествено стопанисване и ефективно използване за пристанищни услуги и свързаните с тях дейности на пристанищния оператор. Това обстоятелство е един от основните проблеми при подготовката на условията и за реализиране намерението за предоставяне на пристанищния терминал на концесия.

4. Разположението и дължината на някои от корабните места не съответства на параметрите на по-големи кораби, които се очаква да бъдат с дължина 135 м и ширина 22 м.

5. Кейова стена е наклонен тип и в режим на ниски води работата е силно затруднена поради големия наклон на преходния мост и приближаване на понтоните към кея, при което дълбочината пред тях ограничава приставането на някои кораби.

2.5.3. Развитие на Пристанищен терминал „Видин-Център”, предвидено с проекта на Генералния план

Проектното решение за развитие на ПТ „Видин-Център” е определено въз основа на извършеното техническо и технологично обследване на съществуващото положение на пристанището за обществен транспорт и инфраструктурния му капацитет, прогнозните проучвания за отделните видове пристанищни услуги. Съобразени са целите на държавната политика, свързани с пристанище Видин и неговата интермодалност, а също и административно-управленческите намерения и подходи на териториално ниво за развитие на пристанищната инфраструктура.

Развитието на ПТ „Видин-Център” е съобразено с действащите законови разпоредби за териториално – устройствено планиране за постигане на интегрирано управление на пристанищната част от крайречната зона и за целесъобразно и ефективно регулиране на пространственото проявление на икономическите дейности. Целта на генералния план е чрез приложението на тези инструменти да се предоставят адекватни възможности за икономическите оператори, получили достъп до пазара с предвидимост за планирането на бъдещи инвестиции.

- **Техническа и технологична оценка на ПТ „Видин-Център”**

От направеното обследване и анализ на основните технически характеристики и експлоатационната въоръженост на пристанищния терминал може да се направят следните изводи:

✓ ПТ „Видин-Център” представлява съвкупност от територия, инфраструктура и съоръжения, които с изпълнение на тяхното функционално предназначение и организация на работа са в съответствие на действащото Удостоверение за експлоатационна годност (УЕГ).

✓ Пристанищната територия, сградите и съоръженията с изградената основна пристанищна инфраструктура на ПТ „Видин-Център” **са достатъчни за извършване на пристанищните услуги, свързани с основната дейност** - обработката и обслужването на пътници, пътнически кораби и плавателни съдове, както и за подаване на електричество, вода, телефон и бункероване към корабите и събиране и управление на отпадъци от корабите и др.

✓ Наличието и голямата дължина на кейовия фронт позволяват оборудване и въвеждане в експлоатация на нови корабни места, което при разрешаване проблема с автобусния достъп до тях, ще допринесе за привличане на нови ползватели на пристанищните услуги.

Независимо от това основните технически и технологични проблеми, както съществуващи, така и такива, които могат да се появят вследствие тенденциите за развитие на пътничкопотоците и изисквания за качествено обслужване на пътниците и ползваните транспортни средства са следните:

1. Липса на пътен достъп до имотите формиращи кейовия фронт на пристанищния терминал. От поземлените имоти на които е разположена кейовата стена до уличната мрежа достъп има само ПИ с идентификатор 10971.502.204 и то само към сградата на Речна гара. Останалите имоти и целия кейов фронт са без регламентирана възможност за достъп на автобусите извозващи пристигналите пътници към съответните вътрешни дестинации и обратно. Това налага пътниците да изминават големи разстояния (пеша и на открито) от корабните места до извозващите ги автобуси. Няма регламентиран пътен достъп, както на пожарни автомобили така и на строително монтажна техника и др. който да отговаря на нормативните изисквания за широчина на пътя, и площадки за обръщало.

2. Широчината на имотите формиращи кейовия фронт е малка и не позволява изграждане на вътрешнопристанищни пътища, а освен това върху тях е изградено предпазно съоръжение (по цялата дължина на кейовата стена), служещо за защита от наводнения при високо водно ниво на р. Дунав. Съоръжението не е актив на пристанището.

3. Сграда **Речна гара** е собственост на Община Видин и е публична общинска собственост. Тя не е публична държавна собственост от активите на пристанищния терминал и не позволява качествено стопанисване и ефективно използване за пристанищни услуги и свързаните с тях дейности на пристанищния оператор. Това обстоятелство е един от основните проблеми при подготовката на условията и за реализиране намерението за предоставяне на пристанищния терминал на концесия.

4. Разположението и дължината на някои от корабните места не съответства на параметрите на по-големи кораби, които се очаква да бъдат с дължина 135 м и широчина 22 м.

5. Кейова стена е наклонен тип и в режим на ниски води работата е силно затруднена поради големия наклон на преходния мост и приближаване на понтоните към кея, при което дълбочината пред тях ограничава приставането на някои кораби.

- **Съществуващи навигационни условия в пристанищната акватория**

В съответствие с изготвените в прединвестиционно проучване прогнози за структурата и характеристиките на отделните пътникопотоци и видове морско-технически допълнителни услуги и въз основа на направените технически и технологични оценки на количествените и качествени параметри на съществуващите условия в ПТ „Видин-Център”, основните направления за развитие и модернизирание са както следва:

- **Кейов фронт и корабни места**

Изискванията относно брой и оразмеряване на съществуващите и ново-предвиждани Корабни места са обозначените в следващата таблица:

Таблица 5: Изходни данни - изисквания

Корабно Място	Предназначение	Разчетен кораб:
№ 1	пътници	L=135м, B=22.0м, D=2.40м
№ 2	пътници	L=135м, B=22.0м, D=2.40м
№ 3	пътници	L=135м, B=22.0м, D=2.40м
№ 4	пътници	L=135м, B=22.0м, D=2.40м
№ 5	пътници	L=135м, B=22.0м, D=2.40м
№ 6	пътници /	L=135м, B=22.0м, D=2.40м
№ 7	пътници	L=135м, B=22.0м, D=2.40м
№ 8	пътници	L=110м, B=13.0м, D=2.40м
Яхтени Стоянки	Лодки и яхти	L=3 до 20 м, Брой от 50 до 85

- **Пристанищна акватория**

В съответствие с чл. 16, ал. 4 от Наредба № 10 от 2014 г. за обхвата и съдържанието, изработването, одобряването и изменението на генералните планове на пристанищата за обществен транспорт (обн. ДВ, бр. 32 от 2014 г.), „За основа на изчисленията относно параметрите на хидротехническите пристанищни съоръжения за приставане на кораби и на пристанищната акватория и отделните зони в нея се вземат данните за най-големия разчетен кораб“.

В проекта на генерален план, параметрите (граници и проектни дълбочини) на пристанищната акватория и на всяка от зоните в нея ще бъдат определени въз основа на посочените в горната таблица характеристики на разчетните кораби.

В съответствие с чл. 16, ал. 4, т. 2. буква "а" от Наредба № 10 от 2014 г., при предвидено приставане на кораб на борд на стационарно хидротехническо пристанищно съоръжение ширината на оперативната акватория на съответния пристанищен терминал не може да надхвърля **4 пъти ширината на най-големия разчетен кораб за терминала при речните пристанища за обществен транспорт.**

В съответствие с чл. 16, ал. 4, т. 3. от Наредба № 10 когато за връзка между кораба и брега се използва плаващо хидротехническо съоръжение, за изчисляване на максималната допустима ширина на оперативната акватория към стойността по т. 2, буква "а" при наклонена кейова стена се добавя разстоянието по хоризонтала между горния ръб на

кейовата стена и външния борд на плаващото хидротехническо пристанищно съоръжение, измерено при най-ниско корабоплавателно ниво.

Размерите на оперативната акватория се определят от условията за обезпечаване на безопасност и удобства за подхождане и отход при швартови операции и обслужване на разчетните типове кораби с отчитане възможностите за нейното развитие за приемане на кораби от перспективни типове.

- **Сгради**

Обстоятелството, че сграда **Речна гара** е собственост на Община Видин и не е публична държавна собственост от активите на пристанищния терминал не позволява качествено стопанисване и ефективно използване за пристанищни услуги и свързаните с тях дейности на пристанищния оператор.

Друг обстоятелство, което пречи за изграждане на нови сгради е геометричните характеристики на поземлените имоти които са дълги и много тесни, в т.ч. и с изградени съоръжения против заливане.

Една от възможностите за оптимизиране на сградния фонд на пристанищния терминал е Реконструкция на съществуващата Оперативна сграда с трафопост.

Състоянието на сградата като цяло може да се определи като не добро. Във вида, в който е към настоящия момент е непригодна за ползване за административни нужди поради липса на целесъобразно и ефективно оразмеряване на застроените площи и обеми, което има за цел осигуряване на минимална функционална площ на едно работно място. Не отговаря на съвременните топлоенергийни и санитарно - хигиенни изисквания. Изцяло липсват тоалетни и санитарно-битови помещения на втория етаж от сградата. Липсват условия за достъпна среда и т.н. В същото време сградата е свързана с енергийната и ВиК системата на града.

Изложените по-горе факти и обстоятелства са основна причина администрацията на "Пристанище Видин" ЕООД да се помещава под наем в сградата на речната гара в гр. Видин.

С цел да подсили ефективното използване на сградата през 2020 г. в изпълнение на Годишната инвестиционна програма на ДППИ от страна на Клон - ТП „Пристанище Лом“ е възложено „Изготвяне на комплексен проект за Реконструкция на „Оперативна сграда с трафопост“ - терминал Видин-център“, като основното инвестиционно намерение е пълната реконструкция на сградата, с което се цели трансформиране на съществуващата постройка в такава, изпълняваща функциите на административна сграда. Проектът е съгласуван, одобрен от Главния архитект на Община Видин и е издадено Разрешение за строеж №19 от 05.05.2021 г.“

С реализацията на инвестиционния проект се цели реновиране и оптимизиране на сградния фонд на пристанищния терминал, като след цялостната реконструкция на сградата ще бъдат обособени достатъчно на брой допълнителни помещения. Ще бъде създадена функционална възможност за обезпечаване на основната дейност на „Пристанище Видин“ ЕООД, така и на нуждите на ДППИ чрез:

- Обособяване на допълнителни помещения, част от които да бъдат предоставени на „Пристанище Видин“ ЕООД;

- Обезпечаване функционирането на системата за постоянно видео-наблюдение по поречието на р. Дунав на ДП „Пристанищна инфраструктура“ чрез осигуряване на пространство за инсталиране на необходимото оборудване и осигуряване на работни помещения на персонала.

2.6. Финансиране на ГППТ „Видин – Център” (държавен, общински бюджет или международни програми, други финансови институции)

Финансирането на ПТ „Видин-Център” е със средства на държавата.

Изработката на Генералния план се финансира със средства на КЛОН - ТЕРИТОРИАЛНО ПОДЕЛЕНИЕ „ПРИСТАНИЩЕ ЛОМ“ НА ДЪРЖАВНО ПРЕДПРИЯТИЕ „ПРИСТАНИЩНА ИНФРАСТРУКТУРА”

2.7. Срокове и етапи на изготвянето на ГППТ „Видин – Център” и наличие (нормативно регламентирано) на изискване за обществено обсъждане или друга процедурна форма за участие на обществеността

Проектът на Генерален план се изготвя едноетапно.

Няма нормативно изискване за срокове за изработка на плана, а те са залегнали в договора за възлагане, като в тези срокове не се включва времето за съгласуване и одобряване на плана с необходимите държавни и общински структури, като и със заинтересованите страни, ако има такива.

Работата е разделена на следните дейности/етапи:

1. прединвестиционното проучване
2. изготвяне на заданието за проектиране на генерален план
3. изготвяне на проект на генерален план, вкл. изготвяне на ЕО/ОВОС
4. изготвяне на заявлението за разглеждане, приемане и одобряване на генералния план и изискващите се по чл. 25 от Наредба № 10

3. Информация за органа, отговорен за прилагането на ГППТ „Видин-Център”

Органът, който е отговорен за прилагането на ГППТ е КЛОН - ТЕРИТОРИАЛНО ПОДЕЛЕНИЕ „ПРИСТАНИЩЕ ЛОМ“ НА ДП „ПРИСТАНИЩНА ИНФРАСТРУКТУРА”

4. Орган за приемане/одобряване/утвърждаване на ГППТ „Видин-Център”

Министерство на регионалното развитие и благоустройството и Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

II. (не е задължително за попълване)

Моля да бъде допуснато извършването само на екологична оценка (ЕО) /В случаите по чл. 91, ал. 2 от Закона за опазване на околната среда (ЗООС), когато за инвестиционно предложение, включено в приложение №1 или в приложение №2 към ЗООС, се изисква и изготвянето на самостоятелен план или програма по чл. 85, ал. 1 и 2 от ЗООС, поради следните основания (мотиви):

Неприложимо.

Приложение:

I. Информация по чл. 8а, ал. 2 от Наредбата за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми:

1. Характеристика на ГППТ „Видин-Център” относно:

а) инвестиционните предложения по приложение № 1 към чл. 92, т. 1 и приложение № 2 към чл. 93, ал. 1, т. 1 и 2 ЗООС и/или други инвестиционни предложения с предполагаемо значително въздействие върху околната среда, спрямо които предлаганият ГППТ „Видин – Център” определя критерии, нормативи и други ръководни условия от значение за бъдещото им разрешаване или одобряване по отношение на местоположение, характер, мащабност и експлоатационни условия:

ПТ „Видин-Център” е действащо пристанище и проектът на Генералния план за неговото развитие е обвързан със съществуващите съоръжения, присъщите и към момента дейности, характерни за пътническо пристанище.

В съответствие с разработения и приет вариант за развитие на ПТ “Видин-център” и одобреното задание за изработване на проект на генерален план на пристанище “Видин-център” със съвместната заповед с №№ РД-08-283/05.06.2023 г. и РД-02-14-605/01.06.2023 г. на министъра на транспорта информационните технологии и съобщенията и министъра на регионалното развитие и благоустройството, целта на проекта е определена като:

- функционално зонироване, съобразно технологичното и организационно обособяване на необходимите територии от пристанищния терминал;
- необходимост от реконструкция и технологично обновление на съществуващите пристанищни съоръжения;
- обосноваване на цялостно изграждане и оборудване на нови специализирани структурни звена;
- изграждане на комуникационно-транспортната мрежа и другите общи мрежи на техническата инфраструктура на пристанището, както и неговите съоръжения.

Във връзка с горното, са предвидени:

- **Пътнически терминал Видин-Център с 8 корабни места и речна гара;**

В т. 2.5.3 *Развитие на Пристанищен терминал „Видин-Център”*, предвидено с проекта на Генералния план са разгледани съществуващите сгради и съоръжения, които ще бъдат използвани и модернизирани и оборудвани с цел подобряване на функционалността на ПТ.

Няма възможност за извършване на по-мащабно строителство на територията на пристанищния терминал, а и не е необходимо за функционирането му като такъв.

✓ **Предвидени стационарни и/или плаващи ХТС пристанищни съоръжения**

- Стационарни ХТС:

В съответствие с решенията на настоящия генерален план не се предвиждат нови стационарни хидротехнически съоръжения.

- Плаващи ХТС:

С този план се предвиждат следните нови или реконструкция на съществуващите плаващи ХТС съоръжения:

1. Корабно място № 1:	Ново плаващо ХТС (понтон)
2. Корабно място № 2:	Ново плаващо ХТС (понтон)
3. Корабно място № 3:	Ново плаващо ХТС (понтон)
4. Корабно място № 4:	реконструкция или Ново плаващо ХТС (понтон)
5. Корабно място № 5:	реконструкция или Ново плаващо ХТС (понтон)
6. Корабно място № 6:	реконструкция или Ново плаващо ХТС (понтон)
7. Корабно място № 7:	Ново плаващо ХТС (понтон)
8. Корабно място № 8:	Ново плаващо ХТС (понтон)
9. Яхтена Зона:	Нови плаващи ХТС (понтони)

Понтоните не оказват и няма да оказват влияние на движението на водата, както и не са предпоставка за покачване на нивата на р. Дунав или да предизвикват допълнителни опасности от наводнения.

• **Яхтена зона;**

За осигуряване на възможност за развитие на яхтения туризъм и водните спортове, е предвидено разполагането на плаващи съоръжения, в най-южната част на пристанище Видин – център. Съоръженията ще бъдат монтажност-демонтажни за да бъдат изваждани в зимния период и да не бъдат изложени на риск от повреда при ледоход или други екстремни събития по р. Дунав.

С Генералния план са определени параметрите на територията и акваторията на обособената територия в пристанищния терминал и яхтената зона, отговаряща по характеристики по чл. 108 (Яхтена зона) от Закона за морските пространства, Вътрешни водни пътища и Пристанища на Република България (ЗМОВВПРБ).



Фигура 11: Визуализация на Яхтена зона Видин-Център

✓ Съоръжения на яхтените зони

Яхтите трябва да се обслужват и поддържат. Тъй като зоната е разположена в близост до града и крайречна зона, като зоните за обслужване и поддръжка и останалите спомагателни съоръжения ще бъдат предлагани извън територията на ПТ.

Разграничението между съоръжения на обекта и съоръжения извън обекта е представено по-долу:

Таблица 6: Разграничение между съоръжения на обекта и съоръжения извън обекта

На обекта	Извън обекта
<ul style="list-style-type: none"> • Водоснабдяване; • Електроснабдяване; • Доставка на гориво; • Товаро-разтоварна рампа/хелинг; • Офис сграда (малка) (вкл. малък склад, Яхт клуб, кафе / ресторант, санитарни възли – тоалетна и баня); • Паркинг. <p><i>*Предвижда се горната сграда и помещения да са малки и могат да бъдат както от масивни конструкции, така и мобилни от тип контейнер.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Закрит склад • Открит склад; • Работилница /Ремонтни съоръжения; • Ремонт/доставка на двигатели; • Подемник за плавателни съдове; • Боядисване на яхти; • Дърводелски услуги; • Електроника; • Изработка/поправка на платна • Почистване на яхти; • Паркинг

За яхтената зона във Видин се предвижда използването на плаващи понтони поради следните причини:

- Значителната и варираща дълбочина на водата – това оскъпява значително фиксираната пирсова конструкция;
- Плаващите понтонни конструкции лесно могат да се разширяват при разрастване на пазара;
- При необходимост конфигурациите могат лесно да се променят;
- Понтоните ще могат да се изваждат през зимните месеци за да не се повреждат от ледоход и високи води

За снабдяване с питейна вода и електричество ще се монтират колонки по протежение на кея и на плаващите понтони. По-долу са дадени общите спецификации за колонките предвидени за този.

- Питейна вода и водомери;
- Електроснабдяване и електромери;
- Височина: 50-100 cm
- Разстояние между колонките на плаващи понтони: през 20 метра по 1 колона
- Разстояние между колонките за средиземноморско акостиране: една колона на всяко кейово място

Точките и мрежите за Ел. и Водоснабдяване трябва да гъвкави и да имат възможността лесно да се местят и изваждат за зимния период.

✓ Видове понтони и системи понтони

За изграждането на яхтената зона се предлага да се изградят пирсове на базата на модулно решение с плаващи понтони, с практически не изискваща поддръжка алуминиева рамка, устойчива спрямо корозията на водата, която е подходяща за използване в защитени зони и пристанища.

За този проект плаващите понтони се предвиждат с ширина 2.0 m, поради изчислените дълги пешеходни разстояния между кея и яхтата.

Препоръчително е понтоните да се облицоват с профили от дървесина, която е устойчива във водна среда.

Необходими са допълнителни задържащи устройства, за да се задържат всички елементи в правилната позиция. В хоризонтална посока, всички елементи са свързани и натоварванията могат да се прехвърлят от един елемент на друг. В някои участъци обаче, е нужно задържащо устройство, което да прехвърля тези натоварвания към фундамента и да ограничи деформациите на цялостната конструкция.

Закотвящи системи

Общ проблем за яхтените пристанища са колебанията в нивото на водата и/или значителната дълбочина, която прави неподходящо пилотното закрепване на плаващите понтонни конструкции. Относително нов метод за яхтените пристанища, които се опитват да обезопасят своите докове е използването на системите Seaflex с анкери Helix или бетонни блокове.

При системата Seaflex е осигурено постоянно дърпане надолу, което стабилизира понтоните хоризонтално и позволява вертикално движение по време на приливите и отливите.

Заковани закотвени кабели също често се използват за задържане на плаващи понтони. Те са по-податливи на хоризонтално движение тъй като липсва предварително натягане. При ниски нива на водата при приливи обаче, котвените вериги могат да бъдат скъсявани възможно най-много, за да се ограничи хоризонталното движение. Това е относително евтино решение.

Тесни пирсове

Принципното предимство на тесния пирс е че осигурява по-голяма дължина от кея на разположение на плавателния съд в кейовото място в сравнение с линейната литорална плаваща понтонна конструкция. За проекта на яхтената зона, дължината на тесния пирс се базира на максималната дължина на яхтата. Ширината на тесния пирс е 1 метър, за да се позволи лесен достъп до яхтата.

Рампа на яхтената зона – мостик за достъп

Рампата представлява пешеходен мостик, свързващ сушата и плаващия понтон. Рампата трябва да е в състояние да следва промените в нивото на водата. Рампата ще се използва както за осигуряване на достъп до яхтената зона така и за доставяне и разтоварване на стоки между водата и сушата. Ето защо, рампата следва да бъде с достатъчна ширина. За тази цел се предвижда мостик с ширина от 2.0 m.

Наклонът на мостика за достъп трябва да бъде лек, за да се позволи безопасното преминаване на пътниците и превозваните товари. За рампата може да се допусне максимален наклон 12%, като се съблюдават международните стандарти и практика.

Единият край на рампата е свързан с плаващите понтони и следва приливно-отливните нива. Другият край е закрепен към стената на кея на фиксирано ниво. В определени моменти, наклонът на рампата може да е по-малък от 12%, като при средното ниско ниво на водата следва да бъде не повече от 12%. Дължината на рампата зависи от нивото на връзката с кея, свързана с най-ниското понтонно ниво и максималния наклон.

Преходни рампи: Между рампата и платформата се поставят преходни плочи. Това дава възможност за лесен достъп между рампата и платформата за хора в инвалидни колички.

Парапети: Рампата ще бъде оборудвана с парапети от двете страни с височина 1.2 метра за безопасното преминаване между платформата и кея.

Ограничен достъп: За да се контролира достъпа на външни лица, се изгражда ограда между рампата и кея.

Оградата може да бъде проектираната така, че да се вписва в околната архитектура и да бъде оборудвана със специална заключваща система (ключ-карта, код, и др.).

✓ Изисквания за Електро и Водоснабдяване и противопожарна системи

- Електроснабдяване от брега:

Електроснабдяване, подавано от брега към плавателния съд е най-важното потребление на електричество в едно модерно Яхтена зона. В плановете са осигурени следния брой точки за електроснабдяване:

Таблица 7: Изискванията за електричество в яхтената зона

Дължина на яхтата:	Номинално напрежение:	Номинален ток:	Електрическа мощност:	Брой връзки:	Обща мощност:
<10m	400V	3 x 16A	11 kVA	20	220 kVA
10-15m	400V	3 x 25A	16 kVA	14	224 kVA
15-20m	400V	3 x 35A	24 kVA	4	96 kVA
			ОБЩО:	40	540 kVA

Общото необходимото електроснабдяване съгласно ГППТ “Видин – Център” е 540 kVA. Вземайки предвид реалистичния фактор на едновременност от 0.7, максималното потребление на електричество, което следва да бъде подавано от брега се прогнозира да е 378 MVA.

Точките за свързване към брега следва да бъдат осигурени на всеки 20м за всяко място на понтона на по-малките яхти, и на всяко яхто-място за приставане на кея за яхти, по-дълги от 15 m.

- Водоснабдяване от брега:

Изводите за водоснабдяване (кранове и маркучи) варират от 19 mm (3/4-inch) за по-малките яхти, и стигат до 25 mm (1-inch) за по-големи супер-яхти.

Алтернативно могат да се използват няколко 13 mm (1/2-inch) или 19mm (3/4-inch) извода. Обикновено, един и понякога два крана / маркуча се осигуряват за всяко кейово място. Изводите за водоснабдяване често се включват в колоната за електроснабдяване, въпреки че все по-често се наблюдава тенденция за осигуряване на отделни колонки за водоснабдителни услуги поради съображения, свързани с безопасността. Снабдяването с питейна вода обикновено се предвижда да е 100 литра на лице на ден. Общото дневно потребление на плавателен съд докато е на кейово място може да бъде много по-голямо поради ползването за миене от персонала и други употреби, особено през чартърния / туристически сезон.

Общо дневното потребление на вода за денонощие се очаква да е между 4000 и 8000 литра/д.

За малките яхти се предвиждат маркучи с питейна вода, през 20 m за всяко място на понтоните.

- Противопожарни системи:

Пожарогасителни системи включват пожарни хидранти с работно налягане, вариращи от 415 до 1380 kPa (60-200 ps), пожарогасители и пожаро-известители и аларми. Сухи щрангове, които използват прием на вода директно от басейна на яхтената зона са друга система, която обикновено се разполага сред съоръженията в яхтените пристанища. Сухите щрангови системи са оборудвани със стандартни фитинги и се активират от камион с помпа на сушата.

Друга система за пожарогасене, използвана в яхтените пристанища са количките с вграден пожарогасителен модул, включващ самозасмукваща помпа за високо налягане, противопожарни маркучи и пана и водоизточник.

Във всички случаи, проектът ще бъде изпълнен в съответствие с местните нормативни актове и правилници и при консултации с местната противопожарната служба.

- Интернет и Wi-Fi:

В последно време яхтените пристанища осигуряват усилватели за Wi-Fi и кабелна връзка за интернет в колонките на кейовите места. Ако се прецени в бъдеще по време на техническия проект интернет и Wi-Fi могат се включат и осигурят.

- Мрежи и съоръжения на Електронните Съобщения

На територията на пристанище Видин-Център е изградена необходимата съобщителната мрежа и съоръжения, които ще се наложи да се преустрой и модернизира в съответствие с преобразуването на част от пристанището. Изискванията за нови мрежи и съоръжения на електронните съобщения са пряко свързани с нуждите на оператора или ползвателите (собственици, оператори, наематели или др.), изискванията към тях не могат да се определят на този етап.

Бъдещото развитие е свързано с изграждане на необходимите мрежи към предвидените нови сгради и съоръжения и бъдещо обновление в съответствие с изискванията в този сектор.

При реализация на инвестиционния проект на фаза техническо проектиране ще се съобразят следните аспекти:

- ще се предвидят необходимите мероприятия за функциониране на вътрешни информационни системи за цялостната счетоводна дейност;

- ще се предвиди функционирането на информационни системи, връзка с клиентите и с контролните органи, които имат отношение към пристанищната дейност, чрез които да се постигне висока експлоатационна ефективност и надеждност при максимално съобразяване със системата за електронен обмен на информация в българските пристанища (PORT COMMUNITY SYSTEM – PCS).

- за проследяване на нерегламентирания достъп на хора и превозни средства ще се предвидят специализирани информационни системи.

Мрежи и съоръжения за приемане и обработване на отпадъци – резултат от корабоплавателна дейност и на остатъци от корабни товари

Видовете и обема на отпадъците – резултат от дейността в пристанищния терминал Видин - Център, ще бъдат сведени до събирането на отпадъци от корабоплавателна дейност - твърди битови отпадъци, а именно: хранителни, пакетиращи материали- пластмаси и консервени кутии и др., стъклени бутилки, съдове за храна, хранителни остатъци, хартия и картони.

В резултат на анализ на броя реални посещения на кораби от предходни години в пристанищния терминал Видин - Център е направена експертна оценка, прогнозното количество твърди отпадъци – резултат от корабоплавателна дейност е минимално.

С цел избягване на недостатъчност на приемни съоръжения е необходимо да се предвиди капацитетът който да надхвърля прогнозните количества отпадъци.

В пристанищния терминал Видин - център ще се събират, ще се съхраняват предварително и предават горепосочените отпадъци, **без да се третират**.

На територията на терминала, битовите отпадъци от корабоплавателна дейност ще се приемат, като се използват съответните стационарни съоръжения на пристанищния оператор за еквивалентния отпадък, генериран от пристанищна дейност.

По време на извършване на СМР при строеж на обекти по територията на терминала отпадъци ще се генерират еднократно, по време на самото строителство.

При управлението на отпадъците, генерирани при строителството - събирането, съхранение, повторна употреба или рециклиране, ще се спазват разпоредбите на специализираната нормативна уредба.

• **Архитектурно и обемно-устройствено планиране**

След урегулиране на поземлените имоти на ПТ, в частта „План за Застрояване“ се обособяват две основни зони за застрояване. Те са съобразени с Общия устройствен план на гр. Видин.

✓ В едната зона, тази на сградата на Речна гара в УПИ LXXXI-204, кв. 518 с предназначение „за пристанищни, обществени и обслужващи дейности, трафопост и брегозащитни съоръжения“ се дава възможност за разширение и допълване на съществуващото застрояване с цел постигане на максимална удовлетвореност както на гражданите на гр. Видин, така и на гостите на града, пристигнали тук с туристическа или бизнес цел, основно с речен, но и със сухопътен транспорт. За тази зона се спазват показателите на зона „Оо“ (за обществено обслужване), а именно: Плътност 60%, Кинт=3.0, височина до 20 м и минимално озеленяване 30%, единично застрояване.

✓ Във втората зона се включва УПИ I-916,917 с предназначение „за трафопост и обслужване“, което отразява съществуващата електроразпределителна инфраструктура, обслужваща пристанището. Показателите в тази зона са като в зона „Оо“, описани по-горе.

✓ В третата зона се допуска застрояване единствено с функции, съобразно предназначението на УПИ - „за брегозащитни съоръжения, пристанищни и обслужващи дейности“, като показателите се определят с визата за проектиране за всеки конкретен случай. Описаната зона е „Пи“. Отговорност на заявителите и одобряващия орган на инвестиционното намерение е адекватното отразяване във визта на съответните функционални и обемно-пространствени необходиминости за конкретното предложение.

В границите на поземлените имоти, на база на горе цитираните условия и ограничения, могат да бъдат изградени/монтирани леки временни или постоянни конструкции – павилиони, търговски обекти, обслужващи сгради (съблекални, гранични постове и др.)

На този етап не могат да се даде точно местоположение на тези обекти, поради факта, че още не е определено какво от всички тези разрешени дейности ще се развие в процеса на експлоатация на пристанището и на кой парцел ще е най-подходящо изграждането.

Самата площ и естеството на съоръжението и самите дейности на ПТ не предполага изграждане на мащабни и многоетажни сгради с масивни конструкция и дълбоки фундаменти.

Недопустимо е на бреговото съоръжение, каквато е площта на пристанището, да се извърши мащабно и тежко строителство, което би нарушило носещата му способност и предизвикало риск от свличане.

Това определя вида на строителството, което ще е бързо, леко и без дълбоки големи изкопи или високи насипи. Същото не трябва да ограничава достъпа и проходимостта на територията на пристанището. Във връзка с това няма да се струпва голямо количество хора и техника, не се допуска организиране на временни строителни площадки, на които ще домуват хора или техника. Ще се ползват подстъпите от околните улици и алеи към пристанищната площ, дейностите ще са ограничени във времето и пространството.

Самите постройки има възможност да се включат към ВиК и електрозахранването изградени на ПТ „Видин-Център“. Може да се ползват и мобилни екооталетни.

Строителството като интензивност и дейност може да се сравни с интензивността и обхвата на обичайните ремонтни дейности за такъв тип съоръжения.

б) мястото на предлагания ГППТ „Видин - Център“ в цялостния процес или йерархия на планиране и степен, до която планът влияе върху други планове и програми:

Инвестиционната инициатива, която включва и одобряване на ГППТ „Видин - Център“ е в съответствие на одобрената от Министерски съвет *„Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г. ”*

1. Инвестиционните инициативи съответстват в пълна степен на дефинираните в Интегрираната стратегия приоритети и стратегически цели, а именно:

А) Стратегическата цел 1. „Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор”,

Стратегически приоритет СП 1, „Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура“;

Конкретната цел 3: „Развитие на транспортната инфраструктура чрез механизмите на публично-частното партньорство“;

Конкретната цел 4: „Оптимизиране на транспортната инфраструктура от гледна точка на поддържането, модернизацията и развитието”.

Стратегическият приоритет СП 2. „Подобряване на управлението на транспортната система”

Конкретната цел 6: „Внедряване на информационни системи за подобряване на транспортния мениджмънт“;

Мярка М-Р 6.2 „Паспортизация на кейовите стени и хидротехническите съоръжения, оценка и отчитане на физическото и моралното износване и актуализация на проектните параметри и носещата способност и

Стратегически приоритет СП 5, „Намаляване на потреблението на горива и повишаване на енергийната ефективност на транспорта“;

Конкретна цел 14: Подобряване на качеството и параметрите на инфраструктурата (пътна, железопътна, летища, пристанища),

Мярка М-Р 14.1 Изпълнение на мерки за повишаване енергийната ефективност на сградите

Б) Стратегическата цел 2. „Подобряване на транспортната свързаност и достъпност (вътрешна и външна)”,

Стратегически приоритет СП 6. „Подобряване на свързаността на българската транспортна система единното европейско транспортно пространство“,

Конкретната цел 19: „Създаване на оперативна съвместимост“.

Стратегически приоритет СП 7. „Осигуряване на качествен и достъпен транспорт във всички райони на страната“,

Конкретната цел 24: „Подобряване на регионално ниво на достъпа до националната транспортна мрежа и транспортните коридори“

В) Стратегическа цел 3. „Ограничаване на отрицателните ефекти от развитие на транспортния сектор“,

Стратегически приоритет СП 8 „Ограничаване на негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората“,

Конкретна цел 28 „Намаляване на вредните емисии от транспорта“,

Мярка М-Р 28.1 Развитие на транспортни схеми и технологии, отговарящи на съвременните изисквания за отношение към околната среда и климата;

Стратегически приоритет СП 9 „Повишаване на сигурността и безопасността на транспортната система“,

Конкретна цел 30 „Въвеждане и прилагане на европейски стандарти за безопасност и сигурност на транспорта“,

Конкретна цел 31 Прилагане на ефективен контрол за спазване на международните, европейските и националните стандарти за безопасност и сигурност

Мярка М-Р 31.1: „Експлоатация и поддържане на транспортната инфраструктура в съответствие с техническите нормативи и стандарти“.

2. Специфичният характер на процеса на изграждане и модернизация на пристанищната инфраструктура включва продължителен етап на подготовка и реализация на проектите и изисква провеждане на продължителни процедури по съответните разрешителни, съгласувания и одобряване.

Съгласно Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗМПВВПРБ), разработеният генерален план се

одобрява от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията и от министъра на регионалното развитие и благоустройство. Едновременно с него се разработва подробен устройствен план по смисъла на Закона за устройство на територията (ЗУТ). В този смисъл всички по-нататъшни процедури по проектиране и изграждане на изграждане и модернизация на пристанищната инфраструктура ще се извършват в съответствие със ЗУТ.

ГППТ „Видин - Център” на регионално ниво отговаря на **Регионален план за развитие на северозападен регион 2014-2020 г.**

Стратегическа цел 3 „Подобряване на териториалната устойчивост и свързаност;

Приоритет 3.1 Развитие на транспортната инфраструктура – **ПОДОБРЯВАНЕ НА ИНФРАСТРУКТУРАТА ПО Р. ДУНАВ И ТРАНСГРАНИЧНИТЕ КОРИДОРИ И ИНТЕРМОДАЛНИ ТЕРМИНАЛИ – Рехабилитация, реконструкция и модернизация на пристанища и изграждане на фериботен комплекс.**

ГППТ „Видин - Център” на общинско ниво отговаря изцяло на предвижданията за територията в обхвата на терминала на одобрения ОУП на гр. Видин.

Към настоящия момент е налице действащ ОУП на гр. Видин, изработен 2003 година и влязал в сила 2004 година. В графичните материали, приложени към Заданието, които по същество показват вариант за развитие на Пристанищния терминал, са наложени върху графиката на ОУП на Видин.

Поземлените имоти, предмет на тази разработка са отбелязани в ОУП като брегоукрепителни съоръжения, което не противоречи по същество на тяхното предназначение и настоящия Генерален план. Изключение прави само частта в ПИ 10971.502.204, в която е разположена Речната гара, която попада в Зона Ц1 и може да бъде застроена. Няма ограничения, за реализиране на все още неизградените КМ от 1 до 3.

Поземлените имоти, предмет на разработката контактуват както с вече изградената улична мрежа, така и с прилежащия общински крайречен парк.

в) значение на ГППТ „Видин - Център” за интегрирането на екологичните съображения, особено с оглед насърчаването на устойчивото развитие:

ГППТ „Видин - Център” има пряко значение за интегриране на екологичните съображения с оглед насърчаването на устойчиво развитие на водния транспорт по р. Дунав.

Той е специализиран Пътнически Терминал, за който се цели привличане на инвестиции за поддържане и развитие на пристанищната инфраструктура и подобряване на обслужването на пътници и развитие на спортния и културен туризъм.

Екологичните съображения са интегрирани и в НАРЕДБА № 9 от 17 октомври 2013 г. за изискванията за експлоатационна годност на пристанищата и специализираните пристанищни обекти, където създаването на системата за събиране на отпадъците от корабите е задължителна.

Съгласно изискванията на НАРЕДБА за условията и реда за постигане сигурността на корабите, пристанищата и пристанищните райони на Р. България се повишаване нивото на безопасност и сигурност в ПТ, както и прилежащите акватории

При разработването на ГППТ „Видин - Център” са ползвани с голяма тежест екологични критерии (съобразяване на приложимото законодателство по опазване на

околната среда и необходимост от минимизиране на възможни неблагоприятни въздействия върху околната среда и човешкото здраве) за избора на инвестиционни предложения и мерки, с които да се минимизират рисковете от аварийни ситуации или други отрицателни въздействия върху компонентите и факторите на околната среда или човешкото здраве.

г) екологични проблеми от значение за ГППТ „Видин - Център”:

• *Климат и атмосферен въздух*

Районът попада в категорията потенциално уязвима с условия на атмосферно засушаване през зимата и пролетта вследствие пространственото разпределение на зимните и пролетните валежи и значително уязвима през есента.

Въз основа на резултатите, получени от симулационен модел ALADIN на НИМХ, могат да бъдат направени следните изводи:

- Зимите ще бъдат по-меки и през следващите десетилетия;
- Ледените дни ще намалееят, а високата температура, ще се отрази на развитието на редица земеделски култури през зимата;
- Сегашните летни условия постепенно ще изчезнат, тъй като ще бъде по-горещо със средни максимални температури на въздуха над 30°C най-често в равнинните райони на страната;
- Броят на летните дни ще се увеличи до 90 дни в периода 2021-2050. Процентът на летните дни се очаква да нарасне с 18-20% над 40% в повечето равнинни места в южна България;
- Горещите дни ще се увеличат до 30% до края на 21-ви век;
- Очаква се повишен риск от почвено засушаване - повишение в честотата на случване, интензивността и степента на въздействие на почвеното засушаване.

Според симулациите за промените на климата, направени на базата на основните емисионни сценарии, се очаква повишение на температурата в България между 2 и 5 градуса до края на XXI-ви век.

При разработване на предвижданията на плана тези прогнози са съобразени, с цел осигуряване на устойчивост на пристанищната инфраструктура и обекти на последиците от изменението на климата.

По отношение на **качеството на атмосферния въздух**, Община Видин попада в район за оценка и управление на качеството на атмосферния въздух и прилага програма за намаляване на нивата на фини прахови частици – ФПЧ₁₀.

Основните причини, водещи до наднормено замърсяване са свързани с използването от населението на твърди горива за отопление, автомобилния трафик по пътища с недобра пътна настилка и различни производствени процеси от инсталации, разположени в близост до населените места.

Дейностите свързани с пристанищен терминал „Видин - Център”, ще бъдат свързани с емисии в атмосферния въздух основно при строителството/монтажа на обслужващи сгради, ако се изградят такива. В етапа на експлоатация, пътническия терминал не генерира емисии.

По време на строителството ще се генерират емисии от:

- фини прахови частици отделени при движението на строителната и транспортна техника;
- отработени газове от строителната механизация и транспорта при монтажа, или изграждането на нови сгради и съоръжения.

Това въздействие ще бъде свързано с изпълнението на строителните и ремонтни дейности за сгради, съоръжения, полагане на ВиК мрежата и канализационната система и други дейности свързани с модернизацията на съществуващата пристанищна площ.

По време на експлоатацията не се генерират емисии на фини прахови частици.

- **Води**

Водите са компонент от първостепенно значение поради дейността на пристанищния терминал и неговото местоположение. Становище по отношение на водите е представено от БД „Дунавски район“ с писмо № ПУ-01-1021(1), приложено към указанията на МОСВ, относно приложимата процедура.

Становището за допустимост е издадено спрямо ПУРБ 2016-2021 г. и наличната информация по актуализация на ПУРБ ,в т.ч. актуални оценки на състоянието на водните тела за целите на актуализирания ПУРБ за следващия планов период 2022-2027 г. (В момента се изпълнява актуализация за трети цикъл на ПУРБ 2022-2027 г.)

ГППТ „Видин -Център” попада във водосбора на р. Дунав, име на водното тяло (ВТ) ДУНАВ DURWB001; код на ВТ- BG1DU000R001, в участък на р. Дунав от границата при Ново село до границата при Силистра. Водното тяло е трансгранична река, силно модифицирано, с умерен екологичен потенциал и недостигащо добро химично състояние.

Дейността на съществуващото пристанище няма отношение към състоянието на водното тяло, поради липса на дейности, които да оказват въздействие върху него.

Пристанищен терминал „Видин -Център” **не попада** в защитени зони:

- Съгласно чл. 119 а, ал 1, т. 1 в зона за защита на водите от повърхностни водни тела, тъй като на територията на община Видин всички питейни водоизточници са подземни;
- Съгласно чл. 119а. ал. 1, от ЗВ, т. 2 в зона за отдих и водни спортове;
- Съгласно чл. 119а. ал. 1, от ЗВ, т. 3 в уязвими зони;
- Съгласно чл.119а. ал. 1. От ЗВ, т. 5 Защитени територии, Зона за местообитания, Зона за птици

Същият **попада**:

- Съгласно чл. 119 а, ал 1, т. 1 *Зона за защита на питейните води от подземни водни тела* - попада в зони с код:

✓ BG1DGW0000QAL002,- порови води в кватернера - Видинска низина. Установени са повишени стойности на концентрациите над стандарта на качеството за съдържание на нитрати. ПВТ е в район с „историческо замърсяване” по показател нитрати, където попадат и следните населени места - гр. Брегово, гр. Ново село и гр. Дунавци - вследствие активна селскостопанска дейност. Лошо състояние на ПВТ.

✓ BG1DGW00000N2034 -порови води в кватернера - Ломско плевенска депресия - Установени са повишени стойности на концентрациите над стандарта на качеството за съдържание на нитрати. Въпреки, че е над праговите стойности е констатирана тенденция към понижаване на концентрацията на замърсителя. Лошо състояние на ПВТ.

✓ BG1DGW00N1BP0036 - Карстови води в Ломско-Плевенска депресия. Добро състояние на ПВТ

Дейността на пристанищния терминал не е свързана с черпене на подземни води или селскостопански и други дейности, които да изискват ползване на нитрати или химически вещества съдържащи нитратни съединения. Не се предвижда водовземане от подземни водни тела за промишлени или други производствени нужди.

Дейностите на пристанищният терминал няма да окажат негативно въздействие върху зоните за защита на питейните води от подземни водни тела

- Съгласно ЗВ, чл. 119 а, ал 1, т. 3:

✓ *Чувствителни зони* с код BGCSARI03 - характеризират даден водоприемник, който се намира в, или има риск да достигне до състояние на еутрофикация. Определянето на чувствителни зони е регламентирано в изискванията на Наредба № 6 за емисионни норми за допустимото съдържание на вредни и опасни вещества в отпадъчните води, зауствани във водни обекти.

В случай, че даден водоприемник е обявен за чувствителна зона е необходимо за отпадъчните води от всички агломерации с над 10 000 е.ж да бъде осигурено и отстраняване на биогенните елементи азот и фосфор до съответните концентрации, регламентираны в Наредбата.

Дейността на пристанищния терминал не е свързана с генериране на отпадъчни води, не се предвижда заустване на такива и няма вероятност да има негативни въздействия върху чувствителните зони.

- Съгласно ЗВ, чл.119а. ал. 1. т. 4 - Зона за стопански ценни видове риби с код BG1FSWU000R001 Определянето на този вид зони се извършва съгласно изискванията на Закона за рибарството и аквакултурите (ЗРА) и Наредба № 4 за качеството на водите за рибовъдство и за развъждане на черупкови организми. ЗРА има за цел е да осигури устойчиво развитие на рибните ресурси, възстановяване и опазване на биологичното равновесие и обогатяване на разнообразието на рибните ресурси във водните екосистеми, вкл. развитие на стопанския и любителския риболов и аквакултурите. В закона е регламентирано за стопански риболов да се ползва българският участък на р. Дунав и Черно море.

С Наредба № 4 от 20.10.2000г. се регламентираны изискванията за качество на пресните води, обитавани от риби, чрез въвеждане норми за качество, с оглед на осигуряване защита на пресните води, които имат или биха имали възможност да поддържат живота на рибите (особено на тези, които са обект на стопански риболов). Въвежда се процедура по идентифициране на водите за обитаване от риби и установяване на програми за намаляване замърсяването на тези води.

Дейността на пристанищния терминал не е свързана с риболов, рибовъдство или въздействие върху качеството на повърхностните води, което може да окаже негативно въздействие върху зоната за стопански ценни видове риби. Не се извършват дейности, които имат отношение към рибните ресурси.

- Няма наличие на СОЗ към водоизточници за питейно-битово водоснабдяване, към настоящия момент в границите на пристанищния терминал. Не попада в буферна зона (1000 м) на водоизточник за питейно-битово водоснабдяване без определена СОЗ, за който е необходимо да се спазват ограничения съгласно Приложение 1 към Национален каталог от мерки към ПУРБ

Мерките , заложи в ПУРБ 2016-2021 г. в Дунавски район за опазване на повърхностните и подземните води, които трябва да се имат предвид при реализацията на плана и ИП са свързани с:

- Забрани и ограничения, обхванати в мерки:
 - ✓ код DP_2: Намалване на дифузното замърсяване от промишлени дейности. Действия по изпълнението: Забрана за миене на транспортни средства и техника в крайбрежните заливаеми ивици и принадлежащи земи на водохранилищата – код на действие DP_2_8

- ✓ код PM_2: Опазване на химичното състояние на подземните води от замърсяване и влошаване. Действия по изпълнението: Забрана за извършване на дейности , водещи до отвеждане в подземните води на опасни вещества – код на действие код PM_2_2

Дейностите предвидени в генерални план на ПТ „Видин- Център“ не предвижда разширение на инфраструктурата на пристанището, разширение на терминала, нови корабни места, нови пътища или водовземания. Предвижданията не са в нарушение на горните мерки.

- Пристанищен терминал „Видин- Център“, съгласно Плана за управление на риска от наводнения (ПУРН) 2022 - 2027 г. попада в РЗПРН с код BG1_APSFR_DU_001 и наименование „Река Дунав”

Изготвени са карти на районите под заплаха от наводнения и на районите с риск от наводнения в изпълнение на изискванията на Закона за водите, транспониращ изискванията Директива 2007/60/ЕС (Европейска Директива за наводненията).

През първият цикъл на прилагане на ДН, българският участък на р. Дунав е определен като РЗПРН (BG1_APSFR_DU_001). Съгласувано с компетентните органи на Република Румъния, българо-румънският участък на р. Дунав е определен като общ международен РЗПРН за България и Румъния и е приет общ код за обозначаването му (RO_BG_DU_1) в съответствие с политиките на МКОРД за поддържане и обмен на информация.

Във 2-рия цикъл РЗПРН остава непроменен спрямо 1-вия цикъл.

Дунавският РЗПРН се състои от целия южен бряг на р. Дунав, който представлява националната граница на България. Следователно това е трансгранична река. Северният бряг е в Румъния.

Дължината на р. Дунав в рамките на РЗПРН е 467 km.

Едно от основните населени места, засегнати от наводнения е Видин (голям риск от наводнения).

Въпреки, че по течението на реката има изградени защитни съоръжения срещу наводнения, обикновено земно-насипни диги и защитни стени, от картите на заплахата и риска от наводнения става ясно, че защитните съоръжения предпазват от наводнения с обезпеченост 5%, но при събития с обезпеченост 1% и 0,1% водни количества преливат през тях на някои места.

Конкретни цели на РЗПРН

Въз основа на анализа на основните проблеми, свързани с наводненията в този РЗПРН, са заложили следните цели:

- 1.1 Минимизиране на броя на засегнатите и пострадали хора при наводнения
- 1.2 Осигуряване на бързото отвеждане на водите при интензивни валежи и наводнения от урбанизираните територии
 - 2.1 Минимизиране на броя на жилищните имоти, засегнати от наводнения
 - 2.2 Минимизиране на броя на обектите от социалната инфраструктура, засегнати от наводнения
 - 2.3 Подобряване на защитата на обекти от стопанската, техническата и критичната инфраструктура, включително транспорт и комунални услуги, срещу наводнения
 - 2.4. Подобряване на защитата на значими културно-исторически обекти.
- 3.2 Подобряване на защитата на промишлените обекти (основно IPPC и SEVESO обекти)
- 3.3 Минимизиране на засегнатите зони за защита на водите, защитени територии и защитени зони

Дунавски РБУ е част от международния басейн на река Дунав, за който е разработен съответния ПУРН. Планът има следните цели (конкретните цели за БД Дунавски район са представени в скоби):

- Предотвратяване на нов риск (5.3. Това е обща цел, валидна за всички мерки)
- Намаляване на съществуващ риск (1.1, 2.1 до 2.4)
- Подобряване на устойчивостта (4.2 и 4.3 на национално и регионално ниво)
- Подобряване на осведомеността (4.1 на национално и регионално ниво)
- Насърчаване на принципа за солидарност (5.2. на национално ниво)

В ПУРН 2022-2027 на Дунавски район са разгледани, оценени и необходимите мерки за намаляване риска от наводнение в РЗПРН BG1_APSFR_DU_001. За крайбрежния участък на област Видин, където гр. Видин попада в заливната равнина, те включват следните мерки:

- Допускания , взети предвид при оценката - Мерките за защита на Видин следва да включват 2 km надградени разглобяеми защитни съоръжения, 7 km надградени постоянни защитни съоръжения, 6 km нови защитни съоръжения заедно с отводнителни канали
- Код на мярката M33-B23; тип: Разглобяеми защитни съоръжения с постоянни фундаменти; Има разглобяеми защитни съоръжения във Видин

- Код на мярка М33-В22а; Потенциален тип мярка Рехабилитация или надграждане на съществуващи защитни стени или диги с допълнителни елементи на зелена инфраструктура; Защита на гр. Видин

Мерките не се отнасят за пристанищния терминал, като планираните дейности на терминала не са в противоречие с посочените мерки. На територията на пристанищния терминал няма да се извършват дейности, които да увеличават риска от щети при наводнения.

- ***Земни недра***

Не са установени проблеми с отношение към ГППТ „Видин - Център”.

Разглежданата територия е разположена върху кватернерни алувиални отложения на р. Дунав, изграждащи нейната висока заливна тераса. Почти навсякъде се разделят на два хоризонта: в основната - чакълесто-песъчлив, с дебелина от 12 до 15 м и над него - песъчливо-глинест, с дебелина от порядъка на 6-7 м.

Сеизмичността е ниска - до VII степен по MSK-скала.

Не са констатирани свлачищни процеси в района на обекта.

Не са констатирани значими ерозионни процеси.

- ***Почви и земеползване***

Земеползването на територията на пристанищния терминал е с трайно предназначение - Урбанизирана територия. Начин на трайно ползване – за АДС № 2781 и №2782 са за водостопанско и хидромелиоративни съоръжения, АДС №2783 - за пристанище, АДС № 3368 - за търговски обект и АДС № 3369 и № 3309 – за ниско застрояване

Естествени почви и растителност в границите на имотите не са установени.

- ***Биологично разнообразие***

Не съществуват екологични проблеми, свързани с биоразнообразието, които да са от значение за ГППТ „Видин - Център”.

- ***Защитени територии и зони***

Не съществуват екологични проблеми, свързани със защитените територии и зони, които да са от значение за ГППТ „Видин - Център”.

- ***Ландшафт***

Територията е урбанизирана от години, ландшафтът е изцяло антропогенен, без наличие на естествени и ценни ландшафти.

- ***Културно-историческо наследство***

На територията на пристанищния терминал няма установени и регистрирани културни ценности. Не се предвиждат дейности, свързани с усвояване на нови терени, където да е възможно откриване на археологични артефакти.

- ***Материални активи***

Като материални активи в ГППТ „Видин - Център“ се разглежда цялата площ на терминала, както и сградите, корабни места и съоръженията към тях (*таблици №№ 2, 3 и 4*). Направен е подробен анализ на състоянието на тези активи към момента, като на тази база в последствие са определени необходимите инвестиции. Основните екологични проблеми по отношение на материалните активи са следните:

✓ съществуващата сграда е амортизирани и не отговарят на изискванията за обслужване на административни сгради и организацията на пристанищен терминал;

✓ не е организирано яхтено пристанище с оборудването и съоръженията към него

- ***Отпадъци***

Всички отпадъци, образувани на борда на кораб, плаващ по вътрешните водни пътища, включително отпадъци и отпадъчни води, свързани с товара на такъв кораб, и отпадъци, образувани се в процеса на експлоатация на такъв кораб, определени в съответствие с Препоръките за организация на събирането на отпадъците от корабите, плаващи по р. Дунав, приети с постановление на шестдесет и осмата сесия на Дунавската комисия (док. ДК/СЕС 68/16 от 15 май 2007 г.), с всички последващи изменения и допълнения.

За пристанищния терминал е в действие План за приемане и обработване на отпадъци за пристанища за обществен транспорт с национално значение Лом и Видин одобрен от Изпълнителния директор на ИА „Морска администрация“ на 08.03.2019 г

Планът е изготвен от ДППИ, съгласно изискванията на § 1а от Допълнителните разпоредби на ЗМПВВППРБ и Наредба № 9 от 17 октомври 2013 г. за изискванията за експлоатационна годност на пристанищата и специализираните пристанищни обекти.

Отговорността по изпълнението на плана за приемане и обработване на отпадъците - резултат от корабоплавателна дейност в пристанищата за обществен транспорт с национално значение Лом и Видин, за конкретен пристанищен терминал носи ръководителят на съответният терминал. Същият създава организация и контролира процесите за събиране, временно съхранение и предаване на отпадъците на лицензирани фирми, съгласно ЗУО..

Не са установени проблеми по отношение на отпадъците.

- ***Вредни физични фактори/Шум, вибрации, лъчения***

По отношение на вредните физични фактори за ГППТ „Видин - Център“ не са установени наднормени шумови нива. Естеството на работата – обслужване на пътници и пътнически кораби, което не е свързано с генериране на шум, интензивен трафик, отделяне на вредни емисии и далеч от всякакви чувствителни зони, определя въздействието като пренебрежимо и в границите на терминала.

Естественият радиационен фон в обособената територия е в допустими граници. Няма данни за замърсяване на води, почви и въздух в резултат на йонизиращи лъчения.

- ***Население и човешко здраве***

Не се очаква въздействие върху населението и човешкото здраве, доколкото акостирането на корабите и яхтите, туристическите групи и обслужването им, не е

източник на шум и вредни емисии. Парковата зона, отделяща зоната на терминала от най-близките сгради е допълнителна преграда за жителите на града.

- **Риск от големи аварии с опасни вещества**

Съгласно обяснителната записка към Генерален план на пристанищен терминал „Видин-Център“ – част от пристанище за обществен транспорт с национално значение „Видин“, на площадката на терминала не се извършват дейности свързани с транспорт, съхранение или ползване на опасни вещества.

Най-близкото предприятие, класифицирано с нисък рисков потенциал по чл.103, ал.2 от ЗООС – Петролен терминал на ОМВ България ООД - Склад за дизел, който се доставя, съхранява и продава на клиенти и бензиностанции, отстои на около 1,5 км от пристанищния терминал, като предвидените дейности на терминала нямат потенциал за увеличаване на риска от възникване на голяма авария в предприятието.

д) значение на ГППТ „Видин - Център” за изпълнението на общностното законодателство в областта на околната среда:

ГППТ „Видин - Център” има значение за изпълнение на общностното законодателство в областта на водния транспорт. Това значение произтича от самите цели за които се изработва плана – постигане на съответствие с националното и европейско законодателство в областта на водния транспорт, където се включва и изискването за съответствие със законодателството по опазване на околната среда. (Пълният списък с нормативните актове за водния транспорт е даден на сайта на МТС-<https://www.mtitc.government.bg/bg/category/165>)

е) наличие на алтернативи:

Пристанищен терминал „Видин – Център” е пътническо речно пристанище, което може да се определи като добре структурирано. Разполага с необходимите условия за извършване на пристанищните услуги, свързани с обработката и обслужването на пътници, пътнически кораби и плавателни съдове.

Въз основа на анализите на прогнозните количества на плавателни съдове и пътниците и определени общи и специфични проблеми, с настоящият проект на генералния план се определят решенията за преодоляването им.

В такъв смисъл не са идентифицирани алтернативи за изпълнението на ГППТ „Видин – Център” по отношение на оборудването и модернизацията му.

Като „нулева алтернатива” може да се определи сега съществуващото състояние, което е ограничено и амортизирано за един съвременен пристанищен терминал, който трябва да отговаря на изискванията на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България и стандартите на Европейски съюз.

Като алтернатива на сегашното състояние се предлагат инвестиции и мерки за развитие и оптимизиране на дейността на пристанището, което включва организацията на пространството, технологичното оборудване, съоръженията и функционалните зони. Изпълнението на предложените мерки, инвестиции и дейности е обвързано с развитието и натоварването на пристанището във времето.

В съответствие с резултатите на предпроектните проучвания, като се съпровождат със съответните данни, анализи и изводи, се включват следните части:

1. Част "Технологична", която включва:
 - Обща оценка на Пътнически терминал Видин-Център
 - Принципи за качествено развитие на туризма
 - Прогноза за търсене на яхтени пристанища
 - Функционално Зониране
 - Принципи при разработка на генерален план
 2. Част "Комуникационно-транспортна", която включва:
 - Вътрешната железопътна мрежа
 - Вътрешните автомобилни пътища и подходи
 3. Част "Техническа инфраструктура", която включва:
 - Мрежи и съоръжения на електроснабдяването
 - Мрежи и Съоръжения на Водоснабдяване и Канализация (ВиК)
 - Мрежи и Съоръжения на Топлоснабдяването, Вентилацията и Климатизацията
 - Мрежи и съоръжения на Газоснабдяването
 - Мрежи и съоръжения на Електронните Съобщения
 - Мрежи и съоръжения за приемане и обработване на отпадъци – резултат от корабоплавателна дейност и на остатъци от корабни товари
 4. Част "Хидротехническа"
 - Корабни места
 5. ПАРЦЕЛАРЕН ПЛАН, който включва:
 - Методика за определяне параметрите на пристанищната акватория
 - Местонахождение, граници и размери на поземлените имоти и пристанищна акватория
 - Пристанищна територия
 - Пристанищна Акватория
 - Оперативна Акватория
 - Зона за маневриране
 - Зона за Подхождане
 - Предвидени стационарни и/или плаващи ХТС пристанищни съоръжения
 - Навигационни условия в пристанищната акватория
 - Необходимост от ползване на зоните за маневриране и подхождане от кораби, посещаващи други терминали на същото или други пристанища
 - Регистър с координатите на границите на акваторията и на отделните ѝ зони
 - Координати на граничните точки на акваторията
 - Площ на Акваторията на Пътническият терминал и Яхтената зона
- 2.7 Част "Обемно-устройствено решение на сградите и съоръженията" – архитектурна и конструктивна, с което се:
- Определят очертанията на бъдещите обекти за застрояване, така че те да отговарят на нормативно допустимите мерки, разстояния, плътност на застрояване и технологични изисквания.

- Определя обема на застрояване в рамките на зададените с едновременно изработвания подробен устройствен план и в рамките на нормативно допустимите височина-етажност и интензивност на застрояване;
- Представа обобщено функционално-пространствено решение на територията на пристанището;
- Определя обобщено оформянето на околното пространство в поземления имот съобразно технологичните изисквания и създаването на екологосъобразна работна среда;
- Дава обобщени схеми на предвижданите конструктивно-строителни решения.

2. Обосновка на конкретната необходимост от изготвянето на ГППТ „Видин – Център“:

Министерство на транспорта и съобщенията има основна роля в планирането и изграждането на големите инфраструктурни проекти, като във връзка с това е изготвената Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г., с предполагаща определен подход за привличането на местни и чужди капитали в тази област. За пристанище за обществен транспорт с национално значение Видин, в това число и за терминал „Видин-Център“, няма одобрен генерален план по смисъла на чл. 112а, ал. 2 и 7 от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България.

Налице е инициатива на ДП „ПРИСТАНИЩНА ИНФРАСТРУКТУРА“ за устройствено планиране на пристанищната територия и акватория в съответствие с изискванията на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България и на Наредба № 10 от 2014 г. за обхвата и съдържанието, изработването, одобряването и изменението на генералните планове на пристанищата за обществен транспорт (обн., ДВ, бр. 32 от 2014 г., изм., бр. 2 от 2015 г.), Генералният план определя развитието на съществуващите и необходимостта от резервиране на нови територии, предназначени за извършване на пристанищни дейности и услуги, функционално ги зонира съобразно технологичното и организационното обособяване на необходимата територия на пристанището и планира режима на тяхното устройство и параметрите на застрояването им. Наред с отразяването на съществуващото положение, планът определя общата техническа инфраструктура на пристанището, съответно - развитието на комуникационно-транспортната мрежа и на другите мрежи и съоръжения на техническата инфраструктура на територията на пристанището. Неговите предвиждания определят терените за терминала, както и зоните за извършване на дейности по чл. 116а от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗМПВВПРБ), границите и проектните дълбочини, навигационното осигуряване на пристанищната акватория и на всяка от зоните в нея и дава обобщените параметри на зоните за бъдещи инвестиционни инициативи, както и характеристиките на съществуващите и на предвидените за изграждане съоръжения, сгради, пътни и железопътни връзки и на общите мрежи на техническата инфраструктура на територията на пристанището.

Във връзка с гореизложеното и на основание чл. 112а, ал. 3, чл. 112а1, ал. 1, т. 2 и ал. 3 от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България, чл. 20, ал. 1, т. 2 и чл. 22, ал. 2, от Наредба № 10 от 2014 г. за обхвата и

съдържанието, изработването, одобряването и изменението на генералните планове на пристанищата за обществен транспорт са издадени:

- Заповед № РД-08-283/05.06.2023 г. на МТС
- Заповед № РД-02-14-605/01.06.2023 г. на МРРБ

за изработване на проект на Генерален план на пристанищен терминал Видин – Център.

3. Информация за планове и програми и инвестиционни предложения, свързани с предложения ГППТ „Видин – Център”::

Стратегиите, плановете и програмите, които имат връзка с ГППТ „Видин – Център” са следните:

- Стратегия за развитие на транспортната система на Р България в периода до 2030г.
- Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.
- План за управление на речните басейни в Дунавски район за периода 2016-2021 г. – съобразена е извършената екологична оценка и издаденото от министъра на околната среда и водите Становище по екологична оценка № 5-2/2016 г.;
- План за управление на риска от наводнения 2022 -2027 г. в Дунавски район за басейново управление приет с РЕШЕНИЕ № 941 / 28.12.2023 год. на Министерски съвет и Становище по екологична оценка № 6-5/2023 г.;
- ОУП на гр. Видин

4. Характеристики на последиците и на пространството, което е вероятно да бъде засегнато, като се отчитат по-специално:

4.1. Характеристика на съществуващото състояние на околната среда

Текущото състояние на околната среда е актуализирано съгласно РЕГИОНАЛЕН ДОКЛАД ЗА СЪСТОЯНИЕТО НА ОКОЛНАТА СРЕДА ПРЕЗ 2022 г.

- **Климат и атмосферен въздух**

Географското положение на град Видин обуславя умерено-континентален климат със сравнително студена зима и горещо, с недостатъчно валежи през лятото.

Равнинният релеф и откритостта на равнината създават условия за достъп на валежни въздушни маси от запад и северозапад. През зимата Дунавската област попада под влиянието на сибирския антициклон, който обуславя появата на студени въздушни маси.

Средногодишната температура на въздуха е 11,1°С. Средните температури на най-студения месец - януари, са -1,9°С. Най-ниските максимални температури през зимата при антициклонално време и снежна покривка достигат до 20-25°С под нулата, а в много студени зимни и до -30°С. В нормални зими снежната покривка не надвишава 15-30 см. През зимата около 50 дни има снежна покривка.

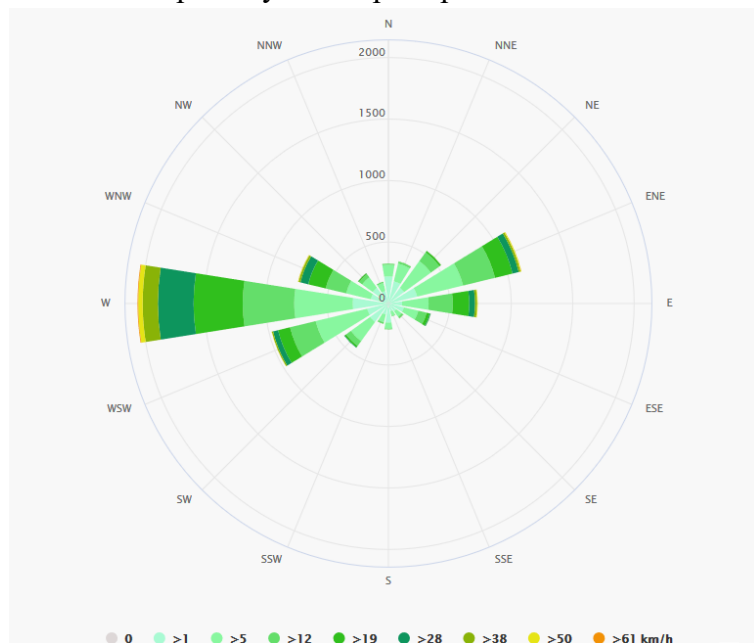
Режимът на валежите в района има подчертан континентален характер.

Общата годишна сума на валежите е 583 мм. Максимумът на валежите е през лятото - м. юни - 69 мм. Това съвпада с максималните водни стоежи на р. Дунав. Минималните валежни количества са през зимата - м. февруари - 37 мм.

Най-ниски стойности на влажността на въздуха има през летните месеци - 58 % до 68 %. През зимния период влажността на въздуха достига 81-90 %.

Неблагоприятно е лошото им разпределение в различните години с често случващи се продължителни засушавания.

Преобладаващите ветрове са предимно от северозападна и западна посока със средната скорост 2,8 до 3,1 м/сек., но през зимата са по-често от изток – североизток. Източни ветрове духат и през пролетта и есента:



Фигура 12. Роза на вятъра, гр. Видин

Мъглите за Видинската низина са характерни за студеното полугодие. Максималният брой на дни с мъгла за периода IV-IX месец е 12, а в периода X-III - 47 дни. Мъглите имат най-голяма повторяемост в сутрешните часове.

Климатични фактори и изменение на климата

По отношение на тенденциите в **изменението на климата** от голямо значение е почвеното засушаване.

Районът попада в категорията потенциално уязвима с условия на атмосферно засушаване през зимата и пролетта вследствие пространственото разпределение на зимните и пролетните валежи и значително уязвима през есента.

Въз основа на резултатите, получени от симулационен модел ALADIN на НИМХ, могат да бъдат направени следните изводи:

- Зимите ще бъдат по-меки и през следващите десетилетия;
- Ледените дни ще намаляят, а високата температура, ще се отрази на развитието на редица земеделски култури през зимата;
- Сегашните летни условия постепенно ще изчезнат, тъй като ще бъде по-горещо със средни максимални температури на въздуха над 30°C най-често в равнинните райони на страната;

- Броят на летните дни ще се увеличи до 90 дни в периода 2021-2050. Процентът на летните дни се очаква да нарасне с 18-20% над 40% в повечето равнинни места в южна България;
- Горещите дни ще се увеличат до 30% до края на 21-ви век;
- Очаква се повишен риск от почвено засушаване - повишение в честотата на случване, интензивността и степента на въздействие на почвеното засушаване.

Според симулациите за промените на климата, направени на базата на основните емисионни сценарии, се очаква повишение на температурата в България между 2 и 5 градуса до края на XXI-ви век.

По отношение на **качеството на атмосферния въздух**, Община Видин попада в район за оценка и управление на качеството на атмосферния въздух и прилага програма за намаляване на нивата на фини прахови частици – ФПЧ₁₀.

Мониторингът на качеството на атмосферния въздух в гр. Видин се осъществява от автоматична измервателна станция – Видин 2 (АИС – Видин 2). Пунктът е градски фонен. Контролираните замърсители в него са SO₂ и ФПЧ₁₀.

За 2022 г. ,за гр. Видин средногодишната стойност на ФПЧ₁₀ е под нормативно определената – 32,4 µg/Nm³. Броят на регистрираните превишения на средноденонощната концентрация през 2022 г. са 40 броя – 11,1 % от общия брой 361 анализирани проби. Намаляването на броя на превишенията на средноденонощните концентрации и на средногодишната норма на замърсителя през последните три години свидетелства за подобрене в качеството на атмосферния въздух в гр. Видин.

Следва да се отбележи, че след изключване на приноса на прахови частици в атмосферния въздух, причинен от природни източници - пренос на пустинен прах през 2022 г., броят на превишенията на средноденонощните норми на ФПЧ₁₀ е значително по-нисък, като в пункт „АИС – Видин 2“, гр. Видин е 29 броя.

През 2022 г. не са отчетени превишения на нормите по показател серен диоксид - максимално еднократна ПДК_{м.е.} = 350 µg/m³ и средноденонощна ПДК_{ср.дн.} = 125 µg/m³

Най-високите регистрирани максимална еднократна и средноденонощна концентрации в АИС – Видин 2 е 55,0 µg/m³ и 38,1 µg/m³

Замърсяването с фини прахови частици в общини Видин е със сезонен характер и е свързано с преобладаващото използване на твърди горива за отопление в битовия сектор през есенно-зимния сезон - от м. януари до м. март и от м. октомври до м. декември, е основна причина за замърсяването и превишенията на средноденонощната норма за фини прахови частици.

Приносът на промишлеността и автомобилния транспорт в замърсяването на атмосферата с ФПЧ₁₀ е с многократно по-нисък дял от този на битовото отопление..

В изпълнение на **Програма за намаляване нивата на ФПЧ₁₀ и достигане на установените норми за съдържанието им в атмосферния въздух в община Видин за периода 2021-2025 година и ПЛАН ЗА ДЕЙСТВИЕ** на община Видин, са приети мерки насочени към намаляване на замърсяването от битовото отопление през есенно-зимния сезон чрез подмяна на старите отоплителни уреди с нови нискоемисионни такива по ОП

"Околна среда 2014-2020", са подписани договори с изпълнители за демонтаж на стари и монтаж на нови отоплителни устройства през новата 2023 г.

Изискването за ежегодно намаление на всеки един замърсител по отношение на ФПЧ10, съгласно заложените критерии в чл. 27, ал. 7 от ЗЧАВ, за община Видин е изпълнено. Годишната норма от 35 броя превишения на средноденонощните концентрации все още не е спазена, но е с устойчива тенденция за постигането ѝ - в гр. Видин измерените превишения от автоматичната измервателна станция са 40 броя, при отчетени 50 бр. през 2021 г. и 77 бр. през 2020 г. Всички останали измервани показатели за качество на въздуха в двата пункта на контролираната от РИОСВ-Монтана територия са значително под законоустановените допустими норми.

Води

Повърхностни води

Управлението на повърхностните води на територията на областта са в обхвата на БДДР, а контрола върху заустваните в повърхностни водни обекти отпадъчни води се упражнява от РИОСВ – Монтана.

Повърхностни водни тела:

ОГПТ „Видин – Център“ попада в поречието на р. Дунав. Тя е втората по големина река в Европа след Волга. Води началото си от планината Шварцвалд и дължината ѝ е 2859 км. Средният дебит на реката преди делтата е 6500 м³. Тя минава през 10 държави и заема общо 817 000 кв. км. Включена е в списъка на няколкото най-застрашени реки в света, изготвен за Световния ден на водата през 2007 г. При вливането си в Черно море тя се разделя на три ръкава – Килийски, Сулински и Георгиевски. Най-северният – Килийският ръкав, служи за граница на Румъния и Украйна. Средният ръкав – Сулинският, е най-пълноводният и най-дълбокият. В Югоизточната част на Европа, около Черно море, т.е. в долната част по течението на р. Дунав са разположени България и Румъния, като общата им граница е с дължина 631,3 км, от които 420 км по талвега на р. Дунав. Двете държави понасят интензивно замърсяване на водите на р. Дунав, идващо от горните части.

Река Дунав е II категория приемник „чувствителна зона“. Водите във водното тяло са замърсени от заустване на непречистени отпадъчни води от крайбрежните населени места.

Река Дунав на територията на РИОСВ-Монтана се наблюдава чрез мониторинговия пункт при с. Ново село. Същият е част от международната транснационална мониторингова мрежа за река Дунав /TNMN/. Изпълняваната програма за мониторинг е унифицирана за всички пунктове по реката.

Честотата на пробовземане е 12 пъти годишно. Водовземането на пробите се извършва в три точки на левия бряг на реката, в средата и на десния бряг, т.е. българския.

Резултатите от анализа за периода 2020-2021 година показват добро качеството на водите в този наблюдаван участък. Стойностите на кислородните и биогенни показатели са близки до изискванията за отлично състояние. По всички физикохимични показатели стойностите отговарят на изискванията за отлично/добро състояние.

Анализираните специфични замърсители, като сравнение на Средно годишната стойност /СГС/ със СКОС не показват отклонения от изискванията за добро състояние, съгл. Наредба Н-4.

Оценката на състоянието, според биологичните елементи за качество (БЕК) е направена съгласно Наредба № Н-4/14.09.2012 г. за характеризирание на повърхностните води (Приложение № 6 към чл. 12, ал. 4), в която са включени класификационните системи за оценка според отделните биологични елементи за качество (макрозообентос, макрофити, фитобентос, фитопланктон и риби). Оценката е типова специфична – границите на класовете между отделните състояния (отлично, добро, умерено, лошо и много лошо) са съобразени с типа на водното тяло.

През 2021 г. е извършен хидробиологичен мониторинг на пункта на р. Дунав при гр. Ново село (десен бряг). Направена е оценка на потенциала според показателите макрозообентос и фитобентос. Според резултатите този пункт на р. Дунав отговаря на изискванията за добър потенциал.

За сравнение, оценката на резултатите получени от ХБМ през предходни години показва умерено състояние.

При анализ на наличните резултати от изпитване на водите в пункта по приоритетни вещества и някои други замърсители се установява, че в периода са измерени концентрации над СГС-СКОС за показател „Трибутилкалаени съединения (трибутилкалаен катион)“. Изчислената средногодишна концентрация превишава СГС-СКОС. След прилагане на действащата Национална методика за оценка на химичното състояние на повърхностни води, изчислената стойност на база налични резултати от изпитване превишава МДК-СКОС за вътрешни повърхностни води.

Не са измерени превишения на СКОС за добро състояние по другите анализирани приоритетни вещества.

В границите на пристанищния терминал и в радиус 1 километър около него няма водоизточници за питейно-битово водоснабдяване.

Няма учредени СОЗ.

Ползването на пристанищния терминал не е свързано с отделяне на отпадъчни води, ползване на води и съоръжения, които да изискват разрешителни за ползване на воден обект или водоползване, съгласно ЗВ.

Дейностите, свързани с ремонти, строителство и оборудване, вкл. и експлоатацията на терминала и към момента, не са източник на отпадни води, промишлени води или нитратни замърсявания.

Подземни води

Поради хидравличната връзка на реката с подземните води, статистическото ниво на басейна се влияе силно от нивото на речните води.

Във високата заливна тераса на р. Дунав, която е с площ 186 кв. км се акумулират около 387.106 куб.м подземна вода, естественият динамичен запас на която е около 1,2 куб.м. Подземните води са плитко разположени. На места достигат до 0,5-1,0 м от повърхността.

В обхвата на пристанищния терминал „Видин-Център“ и радиус от 1 км около него попадат следните подземни водни тела:

Таблица 3. Подземни водни тела

Код на ВТ	Име на ВТ
BG1G0000QAL002	Порови води в Кватернера - Видинска низина
BG1G00000N2034	Порови води в Неогена - Ломско-Плевенска депресия
BG1G000N1BP036	Карстови води в Ломско-Плевенската депресия

Подземно водно тяло с код BG1G0000QAL002 и име „Порови води в Кватернера – Видинска низина” – наблюдава се с два пункта за мониторинг.

Резултатите от изпитванията на водата през 2021 г. и в двата пункта отговарят на СК на подземни води и съгласно критериите за оценка на химично състояние отговаря на „добро химично състояние“.

Подземно водно тяло с код BG1G00000N2034 и име „Порови води в Неогена – Ломско - Плевенска депресия” – наблюдавано от пет мониторингови пункта в обхвата на РИОСВ Монтана / МР189, МР404, МР405, МР406, МР438 /

Резултатите от проведения през 2021 г. монитроинг показва, съответствие със СК на подземни води във всички пунктове с изключение на водата в пункта в с. Септемврийци. В него характерно са измерени наднормени стойности на показател нитрати. Селото е на около 30 км от границите на гр. Видин

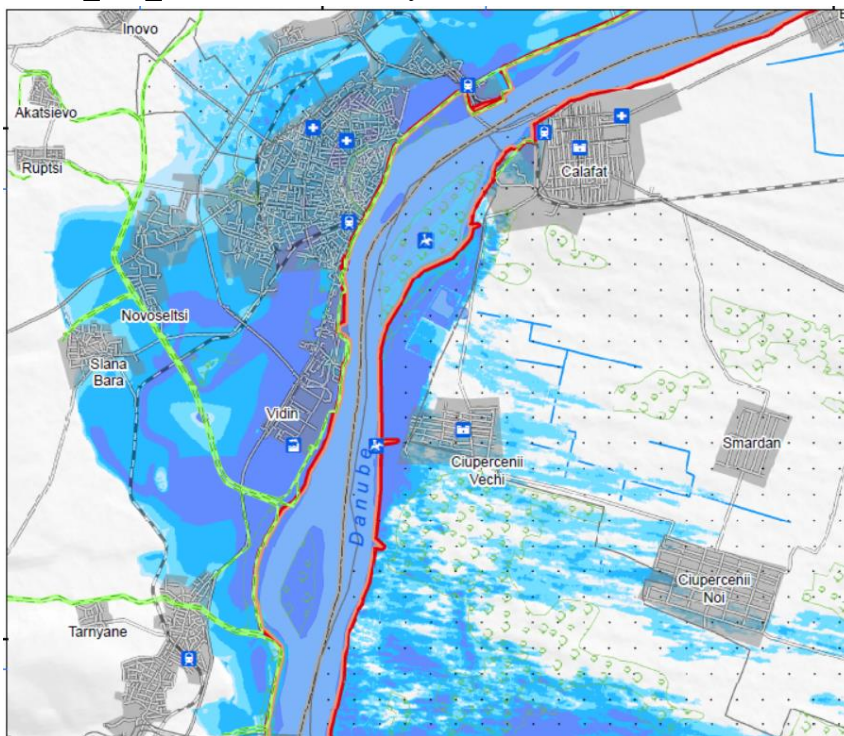
Подземно водно тяло с код BG1G000N1BP036 и име „Карстови води в Ломско-Плевенската депресия” – наблюдавано с два пункта за мониторинг в обхвата на РИОСВ Монтана.

Анализът на резултатите от проведения през 2021 г. мониторинг на водата и в двата пункта показва съответствие със СК за подземни води. След прилагане на критериите за оценка на състоянието на подземните води водата и в двата пункта се оценява в „добро химично състояние“.

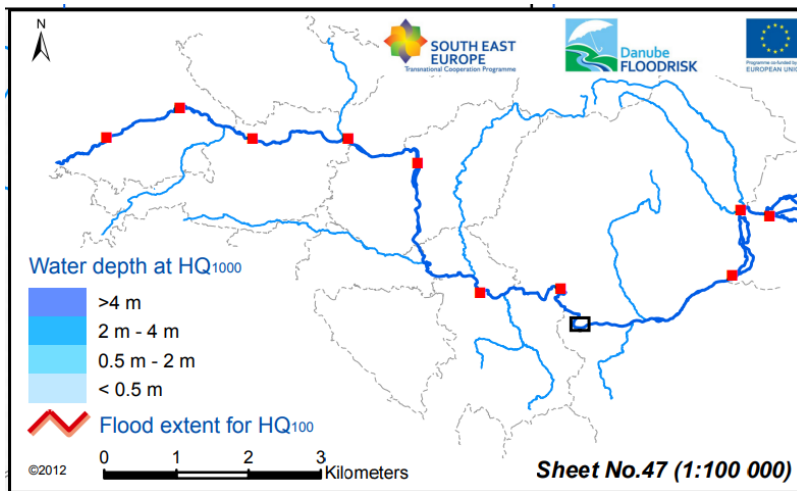
И трите водни тела попадат в зона за защита на питейните води от подземни водни тела.

Риск от наводнения

Пристанищните терминали в гр. Видин попадат в район с висок потенциален риск от наводнения, определен на основание чл. 146г от Закона за водите с код BG1_APSFR_DU_001 и име “Река Дунав”.

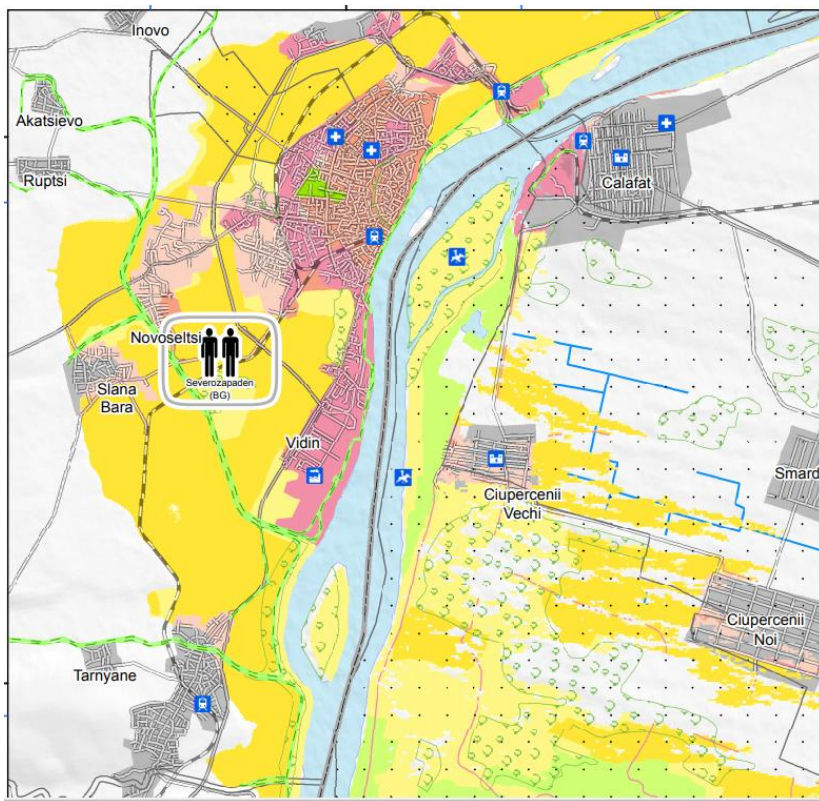


Легенда

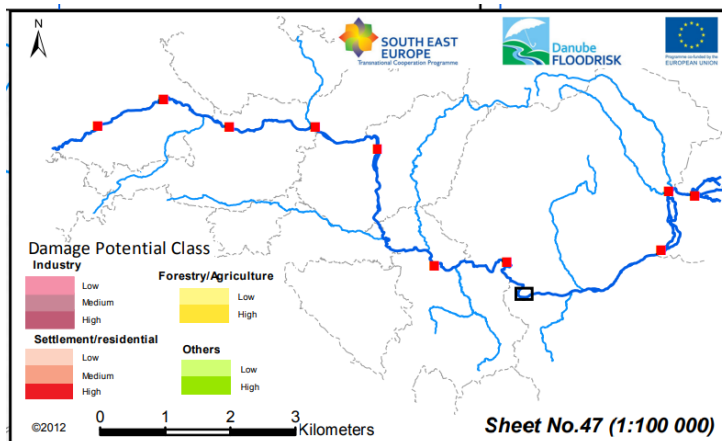


Фигура 13. Риск от наводнения гр Видин

Източник: <https://www.icpdr.org/tasks-topics/tasks/flood-risk-management/danube-floodrisk-project>



Легенда



Фигура 14. Потенциални щети при наводнения гр Видин

Източник: <https://www.icpdr.org/tasks-topics/tasks/flood-risk-management/danube-floodrisk-project>

В Програмата от мерки към Плана за управление на риска от наводнения в Дунавски район за периода 2022-2027 г. не са посочени конкретни мерки за пристанищния терминал, още повече по дължината на кейовата стена е изградено предпазно съоръжение, което не е активи на пристанищния терминал, но служи за защита от наводнения при високо водно ниво на р. Дунав.

Терминалът работи от десетки години като пътническо пристанище и няма промяна в неговия статут. Няма промяна в дейностите и действията, които са се извършвали и до момента.

- **Земни недра**

Терминалът е разположен върху кватернерни образувания с холоценска възраст, състоящи се от алувиалните и еолични наслаги. Те изграждат високата заливна тераса на р. Дунав. По склоновете на речните долини са разпространени делувиални отложения с мощност от 0,6 - 1,00 м.

Представени са от заоблени чакъли, в долните участъци, над които залягат едри пясъци, които са покрити от пясъчливи плътни глини. Общата дебелината на отложенията достига до 22 m. Почти навсякъде се разделят на два хоризонта: в основната - чакълесто-пясъчлив, с дебелина от 12 до 15 м и над него - пясъчливо-глинест, с дебелина от порядъка на 6-7 м.

По брега на р. Дунав са характерни свлачищните процеси и ерозията, но в района на пристанищния терминал не са установени такива.

Сеизмичността е ниска - до VII степен по MSK-скала.

- **Почви и земеползване**

Територията на община Видин попада в зоната на карбонатните и типичните черноземи. Разпространени са няколко типа почви: излужени черноземи, алувиално-наносни, ливадно-наносни и хумусно-карбонатни. В района на пристанищните терминали естествените почви са алувиално-наносни - ливадни черноземи.

На територията на ПТ естествени почви и растителност не са установени.

Земеползването на площадките на терминалите е определено от години за пристанищни дейности.

- **Биологично разнообразие**

- **Растителност**

На площадката, заета от пристанищния терминал е налична тревна растителност в свободните от застрояване и покритие площи.

Животински свят

На територията на пристанищния терминал не са установени местообитания на редки и застрашени животински видове. Парковата зона до терминала се обитава от типични представители на градската паркова фауна – врабчета, гълъби, синигери и др.

Защитени зони от екологичната мрежа „Натура 2000“:

Пристанищен терминал „Видин – Център“ не попада на територията на защитени зони. Най-близките защитени зони са Оризището, с код BG0000524 по Директива за местообитанията, отдалечена на над повече от 1,6 км югозападно от ПТ „Видин-Център” (Вж. т. 2.4. Засегнати елементи от Националната екологична мрежа /НЕМ/, Фиг. 2

Защитени територии по Закона за защитените територии:

Територията на пристанищните терминали не попада в границите на защитени територии.

- ***Ландшафт***

Съществуващият ландшафт е от антропогенен и урбанизиран тип от години.

Няма естествени ландшафти в обхвата на обекта. Не се предвижда промяна на ландшафта, който е обособен от началото на действие на пристанищния терминал.

- ***Културно-историческо наследство***

В обхвата на пристанищния терминал няма установени и регистрирани недвижими културни ценности. Няма данни за потенциални недвижими паметници на културата или открити фрагменти от археологични артефакти на територията на ПТ. Районът е с голяма концентрация на археологично обекти, като всички в зоната на ПТ и в съседство с него са идентифицирани и добре проучени.



Фигура 15. Обекти на културно-историческото наследство гр. Видин

- **Материални активи**

Състоянието на материалните активи в обособената територия на пристанищния терминал е разгледано подробно в проекта на Генералния план за пристанищен терминал „Видин-Център“. От тях се обосновава и необходимостта от разработване на инвестиционни предложения за обновяване на сгради, оборудване и изграждане на нови съоръжения за постигане на съответствие с изискванията за съвременен пристанищен терминал, отговарящ на европейските и международни стандарти.

- **Отпадъци**

Всички отпадъци, образувани на борда на кораб, плаващ по вътрешните водни пътища, включително отпадъци и отпадъчни води, свързани с товара на такъв кораб, и отпадъци, образуващи се в процеса на експлоатация на такъв кораб, определени в съответствие с Препоръките за организация на събирането на отпадъците от корабите, плаващи по р. Дунав, приети с постановление на шестдесет и осмата сесия на Дунавската комисия (док. ДК/СЕС 68/16 от 15 май 2007 г.), с всички последващи изменения и допълнения.

За пристанищния терминал е в действие План за приемане и обработване на отпадъци за пристанища за обществен транспорт с национално значение Лом и Видин одобрен от Изпълнителния директор на ИА „Морска администрация“ на 08.03.2019 г

Планът е изготвен от ДППИ, съгласно изискванията на § 1а от Допълнителните разпоредби на ЗМПВВПРБ и Наредба № 9 от 17 октомври 2013 г. за изискванията за експлоатационна годност на пристанищата и специализираните пристанищни обекти.

По-долу са представени съпоставимите кодове на корабните отпадъци, съгласно класификацията от *Препоръки по организация на събирането на отпадъци от корабите, плаващи по Дунава* на ДК и кодовете съгласно Наредба № 2 от 23.07.2014 г. за класификация на отпадъците:

Таблица 8 Кодове на корабните отпадъци

Код на корабните отпадъци съгласно Препоръки на ДК	Описание	Код на корабните отпадъци съгласно Наредба 2 за класификация на отпадъците	Необходима доп. информация от кораба за извършване на прекласификацията
Битови отпадъци (L)	хартия и картон	Код 15 01 01 – хартиени и картонени опаковки Код 20 01 01 – Хартия и картон	информация за вида на отпадъка: опадъчни опаковки хартия от административна дейност
	опаковки от пластмаса	Код 15 01 02 – пластмасови опаковки	
	опаковки от метал	Код 15 01 04 – метални опаковки	
	безцветно стъкло	Код 15 01 07 – Стъклени опаковки Код 20 01 02 – Стъкло	информация за вида на отпадъка: отпадъчни опаковки друго стъкло
	цветно стъкло	Код 15 01 07 – Стъклени опаковки Код 20 01 02 – Стъкло	информация за вида на отпадъка: отпадъчни опаковки друго стъкло
	смесени битови отпадъци	Код 20 03 01 – Смесени битови отпадъци	Забележка: Съгласно Препоръки на ДК смесения поток битови отпадъци не следва да съдържа хартия, картон, метали, стъкло, пластмаса
Остатъци от корабни товари	- - - -	В зависимост от вида, свойствата и състава на остатъците от корабни товари те се класифицират в група 16 03 Бракувани партиди и неизползвани материали	Вид, състав, свойства на остатъка от товара
Отработени смазочни вещества (E)		Код 13 08 99* Отпадъци, неупоменати другаде	Задължително се събира информация за вид на смазочното вещество, състав и свойства (съгласно ИЛБ за използвана суровина)
Използвани филтри (D)	Маслени филтри	Код 15 02 02* Абсорбенти, филтърни материали (вкл. маслени филтри, неупоменати другаде), кърпи за изтриване и предпазни	Уточнява се вид на филтъра, вещество, с което е замърсен

		облекла, замърсени с опасни вещества	
	Други филтри	16 01 07* Маслени филтри	Омаслени филтри
Използвани парцали (С)	---	Код 15 02 02* Абсорбенти, филтърни материали (вкл.маслени филтри, неупоменати другаде), кърпи за изтриване и предпазни облекла, замърсени с опасни вещества	-
Отработени масла (В)	---	Избира се код от група 13 01 или 13 02, или 13 04 в зависимост от събраната информация	Задължително се уточнява вид на използваното свежо масло, състав – на минерална основа, синтетично и т.н.
Съдове (Н)	---	Код 15 01 10* Опаковки, съдържащи остатъци от опасни вещества или замърсени с опасни вещества	--
Други особени отпадъци (J)		При уточняване на вида на отпадъка се класифицира. Например: вид: флуоресцентни	Събира се информация за вида, състава и свойствата на отпадъка
		тръби – избран код 20 01 21 – Луминесцентни лампи и други отпадъци, съдържащи живак	
Трюмни води (А) Отпадъчни води (G); Битови отпадъчни води; Миячни води от трюмовете (К)		Не се третира като отпадък по реда на Наредба 2 за класификация на отпадъците. Попадат в обхвата на Закона за водите.	

С цел избягване на недостатъчност на приемни съоръжения е необходимо да се предвиди капацитетът който да надхвърля прогнозните количества отпадъци.

В пристанищния терминал Видин - Център ще се събират, ще се съхраняват предварително и предават горепосочените отпадъци, **без да се третират**.

На територията на терминала, битовите отпадъци от корабоплавателна дейност ще се приемат, като се използват съответните стационарни съоръжения на пристанищния оператор за еквивалентния отпадък, генериран от пристанищна дейност.

При обекти предмет на бъдещи инвестиционни предложения и ремонтни дейности на територията на Пристанищен терминал Видин-център е възможно генериране на различни видове строителни отпадъци по време на строителната фаза. Тези отпадъци е необходимо да бъдат третирани съгласно изискванията на съответните нормативни актове.

По време на извършване на СМР при строеж/монтаж на обекти по територията на терминала отпадъци ще се генерират еднократно, по време на самото строителство.

При управлението на отпадъците, генерирани при строителството - събирането, съхранение, повторна употреба или рециклиране, ще се спазват разпоредбите на специализираната нормативна уредба.

Събраните отпадъци ще се предават на физически или юридически лица, притежаващи Разрешение ЗУО за дейности включващи събиране, транспортиране, временно съхраняване, оползотворяване и/или обезвреждане на отпадъци.

Процедури за приемане и събиране на отпадъците - резултат от корабоплавателна дейност, и на остатъците от товари

Предварително уведомяване

- Капитанът на кораб, посещаващ пристанищата по вътрешните водни пътища, е длъжен да осигури предаването на всички отпадъци разделно в зависимост от техния вид съгласно изискванията и категоризацията на Препоръките за организация на събирането на отпадъците от корабите, плаващи по р. Дунав, приети с Постановление на шейсет и осмата сесия на Дунавската комисия (док. ДН/СЕС 68/16) от 15 май 2007 г. с всички негови последващи изменения и допълнения.

- Преди влизане в пристанището всеки кораб следва да подаде информация до Дирекция "Речен надзор" - Лом, съгласно Приложение 2 към действащия план от ДППИ.

Информацията по Приложение 2 се подава:

- най-малко 24 часа преди пристигането на кораба в пристанището, когато пристанището е било известно предварително;

- в най-ранния възможен момент, в който пристанището е станало известно, ако е по-малко от 24 часа;

- в случаите, когато времето за преход на кораба до пристанището е по-малко от 24 часа, информацията се подава при отплаване от отправното пристанище.

Заявка за предаване

- Капитанът на кораба изпраща до пристанищния оператор лично или чрез корабния агент заявка за предаване на отпадъци по формата в Приложение 3 към настоящия план от ДППИ.

- След получаване на заявката по Приложение 3, отговорното лице за управление на дейностите с отпадъци от страна на пристанищния оператор извършва проверка за:

- възможност за приемане на всички корабни отпадъци – съгласно осигурени ППС на пристанището;

- нормативни изисквания към заявените видове корабни отпадъци;

- съпоставими кодове по Наредба № 2 за класификация на отпадъците за всички декларирани корабни отпадъци;

- капацитет на наличните ППС – брой и вместимост, заетост на съоръженията към момента на подаване на уведомлението.

- На база извършена оценка на съответствието, пристанищния оператор предприема следните действия:

1. При условие, че на пристанищния терминал не се извършват услуги по приемане на част от заявените корабни отпадъци, отговорното лице незабавно уведомява кораба за най-близките ППС за приемане на тези отпадъци.

2. При условие, че капацитетът на наличните ППС е недостатъчен, поради частичното им запълване от предходни операции по приемане на отпадъци, отговорното лице незабавно пуска заявка за предаване на наличните събрани отпадъци към последващ преработвател (съгласно утвърден списък на доставчици на услугата) с цел освобождаване

на пълния капацитет на наличните ППС и извършване на услугата по приемане на корабни отпадъци.

3. Извършва предварителна съпоставка съгласно процедура за класификация на отпадъците по Наредба № 2 от 23.07.2014 г. за класификация на отпадъците за всички декларираните корабни отпадъци и изисква необходимата допълнителна информация, която трябва да получи от кораба за изпълнение на прекласификация на корабните отпадъци.

4. При условие, че, пристанищният оператор има възможност за приемане на заявените корабни отпадъци, отговорното лице уведомява кораба къде и кога може да стане това, като изисква задължително потвърждение от упълномощеното лице на заявителя.

- Процедура за класификация на декларираните корабни отпадъци, съгласно кодовете по Наредба № 2 от 23.07.2014 г. за класификация на отпадъците

Приемане

Изискванията/действията, които се извършват за всички приемани отпадъци, генерирани при експлоатацията на плавателния съд е **визуална проверка на предаваните отпадъци**

Цели на проверката:

- установяване на съответствието с декларираните кодове съгласно Препоръки на ДК
- установяване на нарушения на Препоръките на ДК за разделно събиране на корабни отпадъци

- установяване на нарушения на Закона за управление на отпадъците за разделно събиране на оползотворяеми от неоползотворяеми отпадъци, на битови отпадъци от опасни отпадъци

При установяване на поток отпадъци, деклариран като Битови отпадъци, в който се установи съдържание на опасни отпадъци, които не могат да бъдат разделени, пристанищният оператор отказва приемането им в ППС.

При установяване на поток отпадъци, деклариран като Битови отпадъци, в който се установи съдържание на опасни отпадъци, които могат да бъдат разделени, пристанищният оператор таксува цялото количество отпадъци по тарифата за опасния отпадък, който се съдържа в потока.

При установяване на поток отпадъци, деклариран като Битови отпадъци които трябва да бъдат разделно събрани – хартия, пластмаси, метал, стъкло, пристанищният оператор таксува цялото количество отпадъци по двойна тарифа с оглед осигуряване на последващо разделяне на оползотворяемите отпадъци.

След приключване на услугата се извършва заверка на Дневника на кораба и/или се предоставя разписка (на хартиен носител и/или по електронен път), съгласно плана от ДППИ.. Пристанищният оператор може да издава разписки на свои бланки/формат, които трябва да съдържат като минимум реквизитите по изискванията на плана

При направения анализ, като бяха отчетени географското положение, броя на посещенията, видовете товаропотоци преминаващи през пристанищен термнал Видин - Център и местните икономическите условия, бе установено, че разходите за изграждане на пристанищни приемни съоръжения са нецелесъобразни.

При констатиране на несъответствие на пристанищните приемни съоръжения за отпадъци - резултат от корабоплавателната дейност, капитанът или агентът на кораба могат да уведомят териториалната Дирекция "Речен надзор", като изпращат информация, съгласно **Приложение 5** към настоящия план от ДППИ.

Специфичните изисквания към отделните потоци отпадъци, генерирани при експлоатацията на плавателния съд са следните:

- Битовите корабни отпадъци се събират в специални контейнери, маркирани за отделните видове отпадъци, като отпадъците от корабни аптеки задължително се събират в отделно маркирани контейнери.

Капитаните на кораби са длъжни да осигурят разделно събиране и предаване на битовите корабни отпадъци в добре затворени полиетиленови торби или варели с цел избягване разпиляването им по пирса и в акваторията на пристанищата, като отпадъците от корабните аптеки задължително се събират в отделни ясно етикетирани полиетиленови торби или варели.

Остатъците от корабни товари, определени като замърсители от Европейското съглашение за превоз на опасни товари по вътрешните водни пътища ВОПОГ/ADN (ДВ, бр. 43 от 2008г., ратифицирано със закон - ДВ, бр. 9 от 2006 г.) се събират и предават единствено в специално определени контейнери или други подходящи вместимости на територията на пристанището

Дейността по управление на отпадъците, генерирани на пристанищен терминал Видин - Център, ще се извършва от физически и юридически лица, които са регистрирани по реда на Закона за управление на отпадъците. Битовите отпадъци, отделяни по време на строителството и експлоатацията, ще се събират в контейнери за организирано сметосъбиране, от където ще бъдат извозвани и депонирани в Регионално депо-Видин съгласно сключен договор.

- ***Вредни физични фактори/Шум, вибрации, лъчения***

Шумът е основен рисков вреден физичен фактор, причиняващ акустичен дискомфорт предимно за населението. Вредното му въздействие зависи от вида и условията на неговата поява.

Съгласно данни на Изпълнителна агенция по околна среда акустичната обстановка в гр. Видин е неблагоприятна – 11 обекта са с нива на шум над граничните стойности, поради нарастващия трафик на моторни превозни средства, неудачни градоустройствени решения, недобра шумозащита.

Дейността на пристанищния терминал не е източник на наднормени шумови нива, поради факта, че е пътническо пристанище. Акостиращите кораби, както и пътниците не са генератор на наднормен шум.

Най-близко разположената до терминала сгради са по уличната мрежа, разположена зад парка на дунавската крайречна градина.

Радиационният фон се движи в нормални граници. Не са установени източници на вредни лъчения в района на пристанищните терминали.

Няма данни за замърсяване на води, почви и въздух от йонизиращи лъчения.

На територията на пристанищния терминал не са разположени УКВ и радиорелейни станции, включително предаватели на мобилни телефони и телевизионни канали. Не преминават електроповоди за високо напрежение.

- ***Население и човешко здраве***

Съгласно статистическия справочник на НСИ за 2022 година, актуалните данни за демографските характеристики на населението в област Видин са следните:

Таблица 9 Демографски показатели за област Видин

Теми	Показатели	Години				
		2018	2019	2020	2021	2022
Демографска статистика	Население към 31.12. - общо (брой)	84 865	82 835	81 212	78 814	72 754
	Население към 31.12. - мъже (брой)	41 349	40 369	39 487	38 216	34 935
	Население към 31.12. - жени (брой)	43 516	42 466	41 725	40 598	37 819
	Коефициент на естествен прираст (на 1 000 души от населението) - ‰	-16.4	-16.4	-21.9	-25.7	-21.1
	Коефициент на детска смъртност (на 1 000 живородени деца) - ‰	6.8	9.1	4.2	13.3	6.0
	Коефициент на смъртност - общо (на 1 000 души от населението) - ‰	23.2	22.9	27.7	32.3	27.9
	Коефициент на смъртност - мъже (на 1 000 души от населението) - ‰	24.6	23.4	29.4	35.6	30.0
	Коефициент на смъртност - жени (на 1 000 души от населението) - ‰	21.9	22.4	26.0	29.1	25.9

Населението между 2021 и 2022 г. е намаляло с 6060 души.

В град Видин към 15 декември 2023 г. живеят 44 152 души

Област Видин е с една от най-ниските раждаемости, което важи и за град Видин. Непрекъснатият темп на намаляване на населението в област Видин през последните години потвърждава неблагоприятният ход на демографските показатели у нас. В резултат, както на естественото си движение, така и от развилите се през последното десетилетие миграционни процеси, населението трайно влошава демографския си потенциал.

Таблица 10: Население под, във и над трудоспособна възраст към 31.12.2022 г. по области и местоживееене

Области	Общо			В т.ч. в градовете		
	всичко	мъже	жени	всичко	мъже	жени
Общини						
Възрастови категории	всичко	мъже	жени	всичко	мъже	жени
ВИДИН	72754	34935	37819	46363	22074	24289
Под трудоспособна възраст	9079	4637	4442	6217	3147	3070
В трудоспособна възраст	38998	20933	18065	27145	14161	12984
Над трудоспособна възраст	24677	9365	15312	13001	4766	8235
Видин - град	46269	22074	24195	36490	17339	19151
Под трудоспособна възраст	5673	2893	2780	4904	2495	2409
В трудоспособна възраст	26106	13736	12370	21810	11273	10537
Над трудоспособна възраст	14490	5445	9045	9776	3571	6205

Демографските процеси се характеризират основно със застаряване на населението, като изводите от анализа са за трайна тенденция към намаление на населението в областта. Във възрастовата структура се увеличава относителният дял на лицата над 60-годишна възраст и намалява броят на лицата от 18 до 59 години. Процесът на застаряване е по-изразен сред жените отколкото сред мъжете.

Разликата се дължи на по-високата смъртност сред мъжете и по-ниската средна продължителност на живота при тях.

Процесът на застаряване на населението е и в пряка връзка с броя на икономически активното население и води до промени в неговата основна възрастова структура - разпределение на населението под, в и над трудоспособна възраст.

Таблица 11: Смъртност за област Видин

Година	Общо	Мъже	Жени
2018	1992	1029	963
2019	1922	957	965
2020	2269	1173	1096
2021	2582	1385	1197
2022	2050	1061	989

Смъртността през 2020 и 2021 г. има тенденция към увеличаване, което е свързано с COVID епидемията, но за 2022 г. продължава тенденцията да се увеличава спрямо показателите за предходните години- 2018 и 2019 г.

Таблица №12. Структура на обща смъртност по причини

Причини за смъртта, МКБ - X ревизия, "Европейски съкратен списък" ²	Видин		
	общо	мъже	жени
Общо	2789,3	3004,7	2590,1
<i>Клас I Някои инфекциозни и паразитни болести (A00-V99)</i>	4,1	8,5	-
Туберкулоза (A15-A19, B90)	1,4	2,8	-
Болест, предизвикана от вируса на човешкия имунодефицит (HIV) (B20-B24)	-	-	-
Вирусен хепатит (B15-B19), B94.2	-	-	-
Други инфекциозни и паразитни болести (A00-A09, A20-B09, B25-B89, B91-B94.1, B94.8-B99)	2,7	5,7	-
<i>Клас II Новообразувания (C00-D48)</i>	310,2	351,2	272,4
Злокачествени новообразувания (C00-C97)	310,2	351,2	272,4
в това число:			
Злокачествени новообразувания на устните, устната кухина и фаринкса (C00-C14)	9,5	11,3	7,9
Злокачествено новообразувание на хранопровода (C15)	1,4	2,8	-
Злокачествено новообразувание на стомаха (C16)	15,0	17,0	13,1
Злокачествено новообразувание на дебелото черво (колон), ректума и ануса (C18-C21)	50,3	68,0	34,0
Злокачествено новообразувание на черния дроб и интрахепаталните жлъчни пътища (C22)	10,9	8,5	13,1
Злокачествено новообразувание на панкреаса (C25)	16,3	11,3	21,0
Злокачествено новообразувание на ларинкса (C32)	5,4	11,3	-
Злокачествено новообразувание на трахеята, бронхите и белия дроб (C33-C34)	55,8	96,3	18,3
Злокачествен меланом на кожата (C43)	1,4	-	2,6
Злокачествено новообразувание на млечната жлеза (C50)	23,1	-	44,5
Злокачествено новообразувание на шийката на матката (цервикс) (C53)	9,5	-	18,3
Злокачествено новообразувание на тялото на матката (C54-C55)	8,2	-	15,7
Злокачествено новообразувание на яйчника (C56)	9,5	-	18,3
Злокачествено новообразувание на простатата (C61)	21,8	45,3	-
Злокачествено новообразувание на бъбрека, с изключение на бъбречното легенче (C64)	5,4	8,5	2,6
Злокачествено новообразувание на пикочния мехур	19,0	36,8	2,6

Причини за смъртта, МКБ - X ревизия, "Европейски съкратен списък" ²	Видин		
	общо	мъже	жени
(C67)			
Злокачествено новообразувание на главния мозък и други части на централна та нервна система (C70-C72)	8,2	2,8	13,1
Злокачествено новообразувание на главния мозък и други части на щитовидната жлеза (C73)	-	-	-
Болест на Hodgkin и лимфоми (C81-C86)	2,7	-	5,2
Левкемия (C91-C95)	6,8	2,8	10,5
Други злокачествени новообразувания на лимфната, кръвотворната и сродните им тъкани (C88, C90, C96)	-	-	-
Други злокачествени новообразувания (C17, C23-C24, C26-C31, C37-C41, C44-C49, C51-C52, C57-C60, C62-C63, C65-C66, C68-C69, C74-C80, C97)	29,9	22,7	36,7
Новообразувания in situ, доброкачествени новообразувания и новообразувания с неопределен или неизвестен характер (D00-D48)	-	-	-
<i>Клас III Болести на кръвта, кръвотворните органи и отделни нарушения, включващи имунния механизъм (D50-D89)</i>	5,4	5,7	5,2
<i>Клас IV Болести на ендокринната система, разстройства на храненето и на обмяната на веществата (E00-E89)</i>	24,5	25,5	23,6
Захарен диабет (E10-E14)	23,1	25,5	21,0
Други ендокринни, хранителни и метаболитни разстройства (E00-E07, E15-E89)	1,4	-	2,6
<i>Клас V Психични и поведенчески разстройства (F01-F99)</i>	2,7	2,8	2,6
Деменция (F01, F03)	-	-	-
Злоупотребата с алкохол (включително алкохолна психоза) (F10)	-	-	-
Наркотична зависимост, токсикомания (F11-F16, F18-F19)	1,4	2,8	-
Други психични и поведенчески разстройства (F04-F09, F17, F20-F99)	1,4	-	2,6
<i>Клас VI, VII, VIII Болести на нервната система и сетивните органи (G00-H95)</i>	15,0	14,2	15,7
Болест на Parkinson (G20)	4,1	2,8	5,2
Болест на Алцхаймер (G30)	-	-	-
Други заболявания на нервната система и сетивните органи (G00-G12, G14, G21-G25, G31-H95)	10,9	11,3	10,5
<i>Клас IX Болести на органите на кръвообращението (I00-I99)</i>	1736,2	1738,8	1733,7
Ишемична болест на сърцето (I20-I25)	259,9	271,9	248,8
в това число:			
Остър инфаркт на миокарда (I21-I22)	50,3	73,6	28,8
Други форми на ишемична болест на сърцето (I20, I23-I25)	209,5	198,2	220,0
Други болести на сърцето (I30-I51)	357,8	354,0	361,4
Мозъчносъдови болести (I60-I69)	749,7	713,7	783,0
Други болести на органите на кръвообращението (I00-I15, I26-I28, I70-I99)	368,7	399,3	340,5
<i>Клас X Болести на дихателната система (J00-J99)</i>	123,8	181,2	70,7
Грип (J09-J11)	-	-	-
Пневмония (J12-J18)	65,3	102,0	31,4
Хронични болести на долните дихателни пътища (J40-J47)	50,3	70,8	31,4
в това число:			
Астма (J45-J46)	1,4	-	2,6
Други хронични болести на долните дихателни пътища	49,0	70,8	28,8

Причини за смъртта, МКБ - X ревизия, "Европейски съкратен списък" ²	Видин		
	общо	мъже	жени
(J40-J44, J47)			
Други болести на дихателната система (J00-J06, J20-J39, J60-J99)	8,2	8,5	7,9
<i>Клас XI Болести на храносмилателната система (K00-K92)</i>	106,1	150,1	65,5
Язва на стомаха, на дванадесетопръстника, гастроинтестинална язва (K25-K28)	8,2	11,3	5,2
Цироза, фиброза и хроничен хепатит на черния дроб (K70, K73-K74)	44,9	76,5	15,7
Други болести на храносмилателната система (K00-K22, K29-K66, K71-K72, K75-K92)	53,1	62,3	44,5
<i>Клас XII Болести на кожата и подкожната тъкан (L00-L99)</i>	1,4	-	2,6
<i>Клас XIII Болести на костно-мускулната система и на съединителната тъкан (M00-M99)</i>	-	-	-
Ревматоиден артрит и артрози (M05-M06, M15-M19)	-	-	-
Други увреждания на костно-мускулната система и на съединителната тъкан (M00-M02, M08-M13, M20-M99)	-	-	-
<i>Клас XIV Болести на пикочо-половата система (N00-N99)</i>	36,7	36,8	36,7
Болести на бъбреците и уретера (N00-N29)	34,0	31,2	36,7
Други болести на пикочо-половата система (N30-N99)	2,7	5,7	-
<i>Клас XV Бременност, раждане и послеродов период (O00-O99)</i>	-	-	-
<i>Клас XVI Някои състояния, възникващи през перинаталния период (P00-P96)</i>	2,7	2,8	2,6
<i>Клас XVII Вродени аномалии (пороци на развитието), деформации и хромозомни аберации (Q00-Q99)</i>	1,4	2,8	-
<i>Клас XVIII Симптоми, признаци и отклонения от нормата, открити при клинични и лабораторни изследвания, неклассифицирани другаде (R00-R99)</i>	156,5	152,9	159,8
Внезапна смърт на кърмаче (R95)	-	-	-
Недобре определени и неуточнени причини за смърт (R96-R99)	66,7	85,0	49,8
Други симптоми, признаци и отклонения от нормата, открити при клинични и лабораторни изследвания, неклассифицирани другаде (R00-R94)	89,8	68,0	110,0
<i>Клас XX Външни причини за заболяемост и смъртност (V01-Y98)</i>	47,6	76,5	21,0
Злополуки (V01-X59, Y85-Y86)	34,0	59,5	10,5
в това число:			
Транспортни злополуки (V01-V99, Y85)	12,2	22,7	2,6
Падания (W00-W19)	8,2	11,3	5,2
Случайно удавяне и потъване във вода (W65-W74)	2,7	2,8	2,6
Случайно отравяне и въздействие на отровни вещества (X40-X49)	-	-	-
Други злополуки (W20-W64, W75- X39, X50-59, Y86)	10,9	22,7	-
Умишлено самонараняване (X60-X84, Y87.0)	6,8	14,2	-
Нападение (X85-Y09, Y87.1)	1,4	-	2,6
Нараняване с неопределени намерения (Y10-Y34, Y87.2)	5,4	2,8	7,9
Други външни причини за травми и отравяния (Y35-Y84, Y88-Y89)	-	-	-
<i>Клас XXII Кодове за специални цели (U00-U85)</i>	215,0	254,9	178,1
в т.ч. COVID-19 (U07.1-U07.2)	215,0	254,9	178,1

От регистрираните до 31.12.2022 г. общо 2789 смъртни случая по причини съгласно МКБ, ревизия X, основната причина за смъртност в област Видин, са болестите на органите

на кръвообращението - инфаркти, инсулти и други сърдечни заболявания - 1736 случая. На второ място са злокачествените новообразувания - 324 случая.

Като рискови фактори, влияещи върху здравето на населението са идентифицирани:

1. Ниска здравна култура
2. Вредни навици - тютюнопушене, бездвижване, непълноценно хранене, с повече хляб и тестени изделия, употреба на храни с високо съдържание на холестерол; употреба на консервирани плодове и зеленчуци и по-малко на плодове и зеленчуци в сурово състояние.
3. Нисък социален статус, обусловен от икономически предпоставки, което води до нездравословен начин на живот

Оптимизирането на дейностите в ПТ „Видин-Център“, което е действащо пътническо пристанище нямат отношение към здравния статус на населението. Дори да се извършат строителни дейности, те са силно ограничени поради малките свободни площи, не включват концентрация на строителна техника и не се очакват мащабни изкопни и строителни работи, които да предизвикат дискомфорт, замърсяване на атмосферния въздух или наднормени шумови нива. Дори да има някакво строителство то е силно ограничено във времето и пространството, краткосрочно и еднократен акт.

По време на експлоатация не се очаква въздействие различно от досегашното, няма условия и предпоставки за генериране на шум с наднормени нива или замърсяване на въздуха.

- ***Опасни вещества, риск от инциденти и аварии***

В района на пристанището няма действащи предприятия класифицирани с рисков потенциал по реда на глава седма от ЗООС. Най-близкото такова предприятие е „Петролен терминал Видин с пристанище Екопетролиум (Тайфун)“, Южна промишлена зона, гр. Видин, с оператор „ОМВ България“ ООД (*оградено е с червено на следващата фигура №10*). Предприятието е класифицирано с нисък рисков потенциал (НРП) поради наличието на поименно изброено опасно вещество съгласно т. 34 в) от Част 2 на Приложение 3 на ЗООС – дизелово гориво. Петролният терминал на „ОМВ България“ ООД е разположено на разстояние над 1500 m от границите на пристанищен терминал „Видин-Център“. На следващата фигура е представено местоположението на двата обекта:



Фигура 16. Отстояние между Пристанищен терминал „Видин-Център“ и „ОМВ България“ ООД

Границите на безопасни зони около предприятието на „ОМВ България“ ООД, определено с нисък рисков потенциал, достигат до 550 m от резервоарното стопанство за дизелово гориво. Предвид неколккратно по-голямото разстояние на пристанищен терминал „Видин-Център“ (над 1500 m), може да се заключи, че дейността на „ОМВ България“ ООД няма отношение към Генералния план на пристанището.

Дейностите, които се извършват на площадката на пристанищен терминал „Видин-Център“ не предвиждат употреба, съхранение или производство на опасни вещества в обхвата на Приложение 3 на ЗООС. Съответно на територията на пристанищен терминал „Видин-Център“ не е възможно да възникне голяма авария по смисъла на §1, т. 54а) от

ЗООС. Дейностите в обхвата на Генералния план на ПТ нямат отношение към дейността на предприятието класифицирано с нисък рисков потенциал.

4.2. Очаквани въздействия върху околната среда и човешкото здраве по отношение на:

а) вероятност, продължителност, честота и обратимост на последиците

- **Климат и атмосферен въздух**

Изменение на климата и адаптация

От общите оценки на риска от климатични промени и други рискове (повишаване на средната температура/засушаване, студ, промени в годишните валежи, наводнения, щети вследствие на топене, брегова ерозия, повишаване на максималната скорост на вятъра, бури и др.) за територията на пристанищен терминал „Видин-Център“ към момента може да се направят следните изводи:

За периода на строителство, ремонт и модернизация на терминала промените в климата не оказват влияние.

За периода на експлоатация на съоръжението най-сериозен е рискът от наводнение в следствие „високи“ нива на р. Дунав. Предвидените съоръжения на пристанищния терминал са съобразени с този риск. За пристанищния терминал е в сила актуализиран Аварийен план за действие при бедствия и аварии, който е утвърден със заповед 11/31.03.2023 г. от управителя на „Пристанище Видин“ ЕООД.

- **Атмосферен въздух**

Въздействие по време на строителната фаза

По време на строителната фаза и реализирането на ГППТ се очаква временно въздействие върху атмосферния въздух.

В периода на строителните работи, при реконструкцията и обновяването на съществуващата сграда (бивш трафопост) и строителството/монтажа на временни или леки постройки, свързани с осигуряване на дейностите по пристанището, атмосферният въздух ще се замърсява с прах и отпадъчни газове от работата на ДВГ на строителната техника, при извършване на разрушенията, изкопни работи, товаро-разтоварни работи на насипни строителни материали и строителни отпадъци. Дейностите са много ограничени в пространството, поради малките размери на съоръженията и ограниченото място. Същото не позволява струпване на техника, хора и материали, с което се ограничава и отрицателното въздействие върху въздуха.

Тези строителни дейности ще бъдат свързани с емитиране на фини прахови частици и отработени газове от строителната механизация и транспорта при изпълнението на строителните работи.

Изпълнението ще има за резултат локално и напълно обратимо въздействие, като е временно и само за периода на строителството.

Въздействие по време на фазата на експлоатация

По време на експлоатацията не се очаква въздействие върху атмосферния въздух.

Заклучение за въздействието

Възможните въздействия върху качеството на атмосферния въздух се оценяват, както следва:

- ✓ Вероятност – много ниска степен на вероятност от замърсяване
- ✓ Вид - преки и косвени в зависимост от дейностите;
- ✓ Продължителност – краткосрочно, само за периода на строителство
- ✓ Честота – временно в периодите на строителството и при движение на транспортни средства, което е силно ограничено;
- ✓ Обратимост – обратимо, с възстановяване след приключване на въздействията

Необходимост от мерки за ограничаване на въздействието

Мерките, които следва да бъдат предприети, за да се смекчи/намали негативното въздействие върху околната среда са следните:

- След приключване на строителните работи, местата за временно складиране на инертни материали и строителни отпадъци, своевременно да се почистват, като отпадъците се извозят на отредените за депониране на строителни отпадъци места;
- При извършването на строителните работи да не се допуска да работят пътно строителни машини и ППС с неизправни двигатели с вътрешно горене.

• **Води**

Въздействие по време на строителната фаза

Няма въздействие върху подземните води, поради естеството на дейностите – ремонтни работи и изграждане на нови леки постройки, върху вече застроен и урбанизиран промишлен терен. Няма условия за проникване на замърсители в подземните води, вследствие експлоатацията на терминала. Няма наличие на СОЗ на територията или в близост до терминала.

Повърхностните води на практика не са застрашени, тъй като няма дейности в близост до тях, които да окажат въздействие. Канализацията е включена към канализационната система на града. Към момента няма данни за замърсяване от територията на ПТ и не се предвиждат дейности, които да провокират такива замърсявания.

Поставянето на понтони не е свързано с въздействие върху качеството или количеството на повърхностните води.

Въздействие по време на фазата на строителство

- ✓ Вероятност от замърсяване - няма;
- ✓ Продължителност – не се въздейства;
- ✓ Честота - не се въздейства;
- ✓ Обратимост - не се въздейства;

Въздействие по време на фазата на експлоатация

- ✓ Вероятност от замърсяване - няма;
- ✓ Продължителност – не се въздейства;
- ✓ Честота - не се въздейства;
- ✓ Обратимост - не се въздейства;

Заключение за въздействието

По време на строителството на практика не се въздейства върху състоянието на подземните води.

Аналогично няма въздействие върху повърхностните води, защото те не се засягат при изграждане на съоръжения и обекти, които са леки временни или постоянни сгради, без дълбоки изкопи за основи, монтаж с ползване на опасни вещества и др. Ремонтните/строителните дейности не формират производствени отпадъчни води. Не се налага водочерпене и ползване на допълнителни количества вода.

По време на експлоатацията водите не се засягат и замърсяване на водни тела не се очаква, както не се очаква и влошаване на количественото и качествено им състояние.

Аварийно замърсяване е единствения потенциален проблем за водните тела.

Необходимост от мерки за ограничаване на въздействието

- Спазване на технологиите при товарно-разтоварните дейности при приемането на корабни отпадъци;
- Поддръжка и почистване на площадките в близост до корабните места
- поддръжка на канализацията в добро състояние.

• ***Земни недра***

Въздействие по време на строителната фаза

Земните недра не се засягат. По време на строителството, може да се окаже въздействие само върху приповърхностния слой, който е в границите на вече изграденото съоръжение. Поради плиткото фундиране, въздействието е пренебрежимо и не достига до геоложката основа. При изкопи въздействието ще бъде по-скоро във вече изграденото съоръжение.

- ✓ Вероятност от замърсяване - няма;
- ✓ Продължителност – не се въздейства;
- ✓ Честота - не се въздейства;
- ✓ Обратимост - не се въздейства;

Въздействие по време на фазата на експлоатация

- ✓ Вероятност от замърсяване - няма;
- ✓ Продължителност – не се въздейства;
- ✓ Честота - не се въздейства;
- ✓ Обратимост - не се въздейства;

Заключение за въздействието

Не се очаква негативно въздействие върху земните недра.

Необходимост от мерки за ограничаване на въздействието

Не се налага прилагането на конкретни мерки за опазване на земните недра.

• ***Почви и земеползване***

Въздействие по време на строителната фаза

Няма промяна на предназначението на земята, тъй като всички дейности са в рамките на отредения за пристанищен терминал терен.

Няма почви в обхвата на ПТ, освен ако не се предвидят площи за озеленяване.

Очакваните въздействия върху почвите могат да се характеризират по следния начин:

- ✓ вероятност –ниска – при неспазване на технологията на строителство;
- ✓ продължителност – докато трае строителния процес;
- ✓ честота – ниска и краткотрайна в периодите на строителството;
- ✓ обратимост – ограничени по териториален обхват;

Въздействие по време на експлоатацията

Въздействия върху почвите могат да се проявят само при аварийни случаи или при наводнения:

- ✓ вероятност – ниска докато трае експлоатацията на пристанищния терминал.
- ✓ Продължителност – краткотрайно;
- ✓ Честота – инцидентно;
- ✓ Обратимост – необратимо. Налага се възстановяване след приключване на въздействието;

Заклучение за въздействието

Почвеното покритие е унищожено в рамките на съоръжението. Архитектурният план предвижда озеленяване на терена, в рамките на изискванията по ЗУТ, което ще окаже косвено положително въздействие върху почвите.

Необходимост от мерки за ограничаване на въздействието - не се налага.

• **Биологично разнообразие**

Растителност

Въздействие по време на строителната фаза

По време на строителството няма да има унищожена растителност в обхвата на дейностите, тъй като всичко се извършва върху вече усвоен терен.. Към момента на терминала има настилка, което не е предпоставка за развитие на растителност.

Озеленяването на терена при архитектурното решение на обекта, ще гарантира развитие на растителност и нейната поддръжка. Ако се наложат допълнителни ремонтни или строителни дейности, може временно да бъдат увредени озеленените площи. Други въздействия върху растителността не се очакват.

- ✓ Вероятност от въздействие – много малка;
- ✓ Продължителност - Краткотрайно;
- ✓ Честота - временно, докато трае дейността;
- ✓ Обратимост – обратимо, доколкото растителните съобщества в озеленените площи се възстановяват след нарушаване;

Въздействие по време на фазата на експлоатация

По време на експлоатацията засегнатите площи по време на строителството ще се възстановят. Други, допълнителни въздействия не се очакват.

Въздействие по време на експлоатацията няма да има.

Животински свят

Въздействие по време на строителната фаза

Няма наличие на местообитания на животински видове в границите на пристанищната територия на терминала. ПТ „Видин – Център“ граничи с крайречната градина и водите на р. Дунав и на него могат да се забележат представители на фауната, обитаващи градината и реката.

Въздействие по време на фазата на експлоатация

Други, допълнителни въздействия не се очакват.

Въздействие по време на експлоатацията няма да има.

Необходимост от мерки за ограничаване на въздействието - не се налага

- **Защитени територии и зони**

Няма такива в близост или в границите на пристанищен терминал Видин- Център

- **Ландшафт**

Въздействие по време на строителната фаза

Няма въздействие по време на строителство, тъй като всички дейности са в рамките на съществуващия пристанищен терминал и са аналогични на извършваните до момента.

Въздействие по време на експлоатацията

Няма да бъдат променени нито локалния, нито типа ландшафт.

Необходимост от мерки за ограничаване на въздействието - не се налага

- **Културно-историческо наследство**

Въздействие по време на строителната фаза

По време на СМР, няма да се извършват дейности, свързани с усвояване на нови терени или дълбоки изкопи, при което да е възможно да се открият структури и находки, които имат признаци на културни ценности. Теренът е проучен много добре от години

Въздействие по време на експлоатацията

Не се очаква. Експлоатацията на пристанищния терминал не е свързана с въздействие върху обектите на КИН.

Заклучение за въздействието

Не се очаква въздействие.

Необходими мерки за ограничаване на въздействието - не се налагат.

- **Материални активи**

Въздействие по време на строителната фаза

Въздействието върху материалните активи по време на строителството представлява процеса на влагане на нови активи. В този период се повлияват незначително компоненти на околната среда – ландшафт, почви, растителност и др., създава се дискомфорт за околната среда и човешкото здраве в резултат на повишено прахоотделяне и емисии на вредни вещества от строителната техника, както и на повишени нива на шум. Въздействието е краткотрайно и локално, в обсега на строителните площадки.

Въздействие по време на фазата на експлоатация

Въздействието по време на фазата на експлоатация е значително положително, в т.ч. кумулативно положително, дълготрайно, на база съществуващото състояние на активите. Ще бъдат разрешени установените проблеми, като с вложените материални активи ще се постигне съответствие с европейските стандарти за пристанищно съоръжения от този тип.

Заклучение за въздействието

Като цяло се очаква значително положително въздействие, свързано с реализиране на целите на ГППТ.

Необходими мерки за ограничаване на въздействието.

Не са необходими мерки по компонент „материални активи“.

• **Отпадъци**

Отпадъците могат да окажат негативно влияние върху отделните компоненти на околната среда и да представляват риск за човешкото здраве. Тези въздействия могат да се очакват, ако не се вземат мерки за тяхното надеждно управление - събиране, съхраняване, транспортиране и подходящо обезвреждане.

Въздействието на отпадъците се различава по степен и обхват на засегнатите компоненти в зависимост от вида на преобладаващото количество отпадъци, които не са третираны съгласно нормативните изисквания.

Въздействие по време на фазата на строителство

По време на прилагането на ГППТ ще се образуват отпадъци при дейности, които са свързани със строителни процеси. Предвидените нови инвестиции във изграждането на покрита складова площ и сгради, силозно стопанство, както и предвидените ремонтни дейности на инфраструктурата на обекта, ще имат за резултат генериране на различни видове отпадъци - неопасни, строителни, опасни. Тези отпадъци е необходимо да бъдат обезвреждани съгласно изискванията на съответните нормативни актове.

По време на извършване на СМР при строеж на обекти по територията на терминала отпадъци ще се генерират еднократно, по време на самото строителство.

Очаквани строителни отпадъци:

- Код 17.05.06 - изкопани земни маси – количествата не са големи, предвид на това, че предвидените нови съоръжения не изискват дълбоки изкопи;
- Код 17.01.07 - смеси от бетон, тухли, керемиди, плочки, фаянсови и керамични изделия - (ще се депонират на регламентирано депо за строителни отпадъци);
- Код 17.09.04 - смесени отпадъци от строителство и събаряне, неупоменати в кодове 17.09.01*, 17.09.02* и 17.09.03*;
- Код 17.04.05 - желязо и стомана (строителен отпадък). Образуват се при изграждането/монтажа на нови обекти;
- Код 15.01.10* - смесени опаковки, съдържащи остатъци от опасни вещества или замърсени с опасни вещества (възможни са опаковки, съдържащи остатъци от бои, разтворители, лакове);
- Код 20.03.01 - смесени битови отпадъци от строителните работници на обекта. Ще се събират в затворен метален контейнер и ще се извозват на Регионално депо - Видин.

Управление на отпадъците:

При управлението на отпадъците, генерирани при строителството - събирането, съхранение, повторна употреба или рециклиране, ще се спазват разпоредбите на специализираната нормативна уредба.

Събраните отпадъци ще се предават на физически или юридически лица, притежаващи Разрешение ЗУО за дейности включващи събиране, транспортиране, временно съхраняване, оползотворяване и/или обезвреждане на отпадъци.

Възможното въздействие е пряко, в обхвата на територията на терминала, с локален характер;

✓ вероятност – малка, поради нормативните изисквания за изготвяне на планове за управление на строителните отпадъци за инвестиционните предложения свързани със строителните работи

✓ продължителност – краткотрайна в рамките на строителния период

✓ честота – временно при реализация на инвестиционните дейности предвидени в ГППТ и рядко, при неизпълнение на плана за управление на строителните отпадъци

✓ обратимост – възможна с прилагане на нормативните изисквания на управление на отпадъците

Въздействие по време на фазата на експлоатация

На територията на пристанищния терминал се генерират отпадъци от дейността на пристанището и в резултат на корабоплавателната дейност и остатъци от корабни товари.

Генерираните в резултат на дейността на пристанището са разгледани в *таблица 8*

Дейността по приемане и последващо третиране на отпадъците, генерирани на пристанищен терминал "Видин – Център", ще се извършва от физически и юридически лица, които са регистрирани по реда на Закона за управление на отпадъците. Битовите отпадъци, отделяни по време на строителството и експлоатацията, ще се събират в контейнери за организирано сметосъбиране, от където ще бъдат извозвани и депонирани в Регионално депо-Видин, съгласно сключен договор.

Действащият в момента „План за приемане и обработване на отпадъци за пристанищните терминали на пристанищата за обществен транспорт с национално значение Видин и Лом“ е одобрен на 08.03.2019 г. от изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Морска администрация“. Видовете и обема на отпадъците – резултат от дейността в пристанищния терминал "Видин-Център", са сведени до събирането на отпадъци от корабоплавателна дейност - твърди битови отпадъци, а именно: хранителни, пакетиращи материали- пластмаси и консервени кутии и др., стъклени бутилки, съдове за храна, хранителни остатъци, хартия и картони – управляват се съгласно Плана, като по проект на Оперативна програма “Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г. предстои въвеждане на приемни съоръжения за отпадъците, които ще обслужват всички пристанищни терминали на пристанище с национално значение Видин.

Като цяло може да се приеме, че проблем с отпадъците може да възникне само при аварийни ситуации или при неспазване на технологиите и дейностите заложи в приетия *План за приемане и обработване на отпадъци*

✓ вероятност – малка, поради приложенията на „План за приемане и обработване на отпадъци за пристанищните терминали на пристанищата за обществен транспорт с национално значение Видин и Лом“

✓ продължителност – краткотрайна – за период, докато се отстранят възникнали проблеми

✓ честота – временно или инцидентно, при обслужване на корабите

✓ обратимост – обратимо – до отстраняване на възникнали проблеми

Заключение за въздействието

При спазване на специализираната нормативна уредба по управление на отпадъците не се очаква отрицателно въздействие на отпадъците върху околната среда.

Необходими мерки за ограничаване на въздействието

Не са необходими мерки (при спазване на законодателството по отпадъците)

- **Вредни физични фактори/Шум, вибрации, лъчения**

Въздействие по време на строителната фаза

По време на изграждане на съоръженията, типично за строителните дейности ще има повишаване на нивата на шум като резултат от използваната строителна и транспортна техника. Въздействието е краткотрайно, обратимо, незначително и локално.

Въздействие по време на фазата на експлоатация

Не се очаква превишение на норми за шум, предвид характера на експлоатационните дейности, както и поради отдалечеността на терминала от жилищни и обитаеми зони.

При прилагането на ГППТ „Видин-Център“ няма да има допълнително натоварване на околната среда или риск за човешкото здраве от радиация и вредни лъчения.

Заклучение за въздействието

Очаква се незначително въздействие по време на фазата на строителство, което при предприемане на адекватни мерки съобразно ПБЗ на строителните дейности ще се редуцира до минимум.

Необходими мерки за ограничаване на въздействието:

За предотвратяване на експозиция на шум над нормите – работниците да ползват лични средства за защита на слуха и да се спазва определен график на работа.

Машините и съоръженията, работещи на открито трябва да отговарят на изискванията на Наредбата за съществените изисквания и оценяване съответствието на машини и съоръжения, които работят на открито, по отношение на шума, излъчван от тях във въздуха.

• **Население и човешко здраве**

Въздействие по време на строителната фаза

Въздействие по време на строителната фаза върху населението няма да има, тъй като в близост до обекта, няма обекти и зони подлежащи на здравна защита (жилищните сгради, лечебните заведения, училищата, детските градини и ясли, висшите учебни заведения, спортните обекти, обектите за временно настаняване (хотели, мотели, общежития, почивни домове, ваканционни селища, къмпинги, хижи и др.), места за отдих и развлечения (плувни басейни, плажове и места за къпане, паркове и градини за отдих, вилни зони, атракционни паркове, аквапаркове и др.), както и обектите за производство на храни по § 1, т. 37 от допълнителните разпоредби на Закона за храните, стоковите борси и тържищата за храни).

Въздействие по време на фазата на експлоатация

Експлоатацията на пристанищния терминал не води до отрицателно въздействие върху населението и човешкото здраве. Самата дейност не е свързана с генериране на наднормени шумови нива. Няма трафик или производствена дейност на територията на терминала. Няма организирани обществени сгради или заведения, които да генерират наднормени шумови нива.

Заклучение за въздействието

Не се очаква въздействие върху населението и човешкото здраве от дейностите на територията на пристанищния терминал нито по време на строителството, нито по време на експлоатацията.

Необходими мерки за ограничаване на въздействието - не се налагат.

• **Опасни вещества, риск от инциденти и аварии**

Дейностите на пристанището не предполагат съхранение и употреба на опасни вещества. Товарите, които се обработват и товарят не се класифицират като опасни

вещества/смеси по смисъла на Регламент (ЕО) № 1272/2008 (CLP) на Европейския парламент и на Съвета от 16 декември 2008 година относно класифицирането, етикетиранието и опаковането на вещества и смеси, (ОВ, L 353/1 от 31 декември 2008г.). Съответно също са извън обхвата на Приложение 3 на ЗООС.

Предвижданията на ГППТ, в т.ч. етапите на строителство и експлоатация на съоръженията на терминала, не създават предпоставка или опасност от възникване на инциденти и аварии при спазване на нормативните изисквания за тяхното изграждане и експлоатация.

Дейностите, свързани с експлоатацията на пристанищния терминал не предполагат увеличаване на опасностите и последствията от възникване на голяма авария от в най-близкото съществуващо предприятие с нисък рисков потенциал по чл.103, ал.2 от ЗООС – Склад за дизел, който се доставя, съхранява и продава на клиенти и бензиностанции.

б) кумулативно въздействие

Не се очакват кумулативни въздействия върху нито един от компонентите и факторите на околната среда и човешкото здраве, тъй като дейностите са ограничени в рамките на отредената площ на пристанищния терминал, в т.ч. не се засягат естествени природни ландшафтни и техни елементи.

в) трансгранично въздействие

Територията на пристанищния терминал “ Видин-Център ”, както и дейностите в него са на десния бряг на р. Дунав, която се явява северна граница на Р България и гранична река за България и Румъния.

Дейностите на терминала са свързани с незначителни въздействия по време на строителството, които са с локален обхват, съвпадащ с обособената територия на терминала и нямат потенциал да предизвикат значителни въздействия върху водите на реката, които да имат отражение на съседната държава.

Като съучредител на Дунавската комисия и съдоговорител по: Белградска конвенция за международно корабоплаване по река Дунав и Шиофокско споразумение за приемане на общи условия за превоз на товари по река Дунав, България е приела с ратификация като част от националното си законодателство конвенцията приета в Белград на 18.08.1948г.

Задълженията на България, съгласно горепосочените актове, са:

- осигуряване регламентирани габарити на корабоплавателния път в българския участък, а именно – дълбочина на пътя минимум 2,50м при ниско корабоплавателно ниво, ширина 180м и радиус на кривите 1500м, при всякакви условия – през тъмната и светла част на денонощието, при високи и ниски водни нива, при намалена видимост и лоши метеорологични условия;

- целогодишно поддържане параметрите на корабоплавателния път по фарватера, като воден път с международно значение кл. VII /съгл. Резолюция 22, 29 и 30 на работната група по вътрешен воден транспорт към ЕИК на ООН и препоръките на Дунавската комисия/.

Обезпечаването на достъпа до пристанищата за обществен транспорт с национално значение и поддържане на проектните дълбочини в акваториите на пристанищата за обществен транспорт с национално значение до границата на оперативната акватория е ангажимент на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“.

Плаването и маневрирането на корабите във фарватера и акваториите на пристанището ще се извършват в пълно съответствие с разпоредбите на Правилника за плаване по р. Дунав и Задължителните правила за българските пристанища на река Дунав и Разпорежданията, периодично издавани от директора на Дирекция „Речен надзор – Лом“ Капитан на пристанище Лом.

Всички горе посочени регламенти и действия осигуряват безопасно ползване на акваторията на пристанището и редуцират до минимум възможността за аварийни ситуации и замърсяване на водите на р. Дунав, респективно оказване на негативни трансгранични въздействия върху румънския бряг. Товаро-разтоварните дейности и технологии са описани подробно за всеки товар в картите за технологичен типов процес, които са актуални и към момента.

Не се очакват значителни въздействия и по време на експлоатацията на пристанищния терминал, съгласно направените в предходните подточки анализи и прогнози.

Самият пристанищен терминал е стационарно крайбрежно съоръжение и не може да окаже значително въздействие с дейностите си на териториите на другия бряг.

От дейността на Пристанищен терминал „Видин-Център ” не се очаква въздействие върху околната среда и здравето върху румънска територия и акватория.

г) рисковете за човешкото здраве или околната среда, включително вследствие на аварии, размер и пространствен обхват на последствията (географски район и брой население, които е вероятно да бъдат засегнати):

Дейностите на ПТ Видин – Център, както и мащабите на самия терминал нямат потенциала за предизвикване или осигуряване на условия за възникване на мащабна авария със сериозни последствия и голям обхват. На терминала работят много ограничен брой хора и дори при наличие на администрация и натоварена работен график на обекта няма да има повече от 40-50 човека.

Рискове за човешкото здраве и околната среда, включително от аварии могат да възникнат при:

- земетресения
- наводнения
- снегонавявания, обледявания
- пожари
- радиационна авария в АЕЦ "Козлодуй"
- трансгранични, радиоактивни и други замърсявания

Тези рискове са непредвидими като време и обхват на въздействията, както и по отношение на броя засегнато население или работници.

Действията в този случай се предприемат съгласно приетите и съгласувани със съответните институции Планове за защита при бедствия и аварии на община Видин и на концесионера.

д) очаквани неблагоприятни въздействия, произтичащи от увеличаване на опасностите и последствията от възникване на голяма авария от съществуващи или нови предприятия/съоръжения с нисък или висок рисков потенциал, съгласувани по реда на ЗООС, за случаите по чл. 104, ал. 3, т. 3 ЗООС:

Дейността на пристанищния терминал и съоръженията му, не предполагат увеличаване на опасностите и последствията от възникване на голяма авария за най-близкото съществуващо предприятие, класифицирано с нисък рисков потенциал.

е) величината и пространственият обхват на въздействията (географски район и брой на населението, които е вероятно да бъдат засегнати):

Не се очакват и няма вероятност от значителни въздействия върху околната среда и човешкото здраве.

Теренът на терминала на площ от 30963 кв. м. и протежение на 1440 м от бреговата ивица на р. Дунав е в централната градска част на гр. Видин.

На територията на терминала се обслужват пътници от корабоплаването по р. Дунав, а самата площ се ползва от жителите на града като място за разходка и отдих, част от парковата зона към крайречната градина. В такъв смисъл не може да се определи броя на засегнатото население, а и мястото по-скоро се ползва като зона за отдих.

ж) ценност и уязвимост на засегнатата територия (вследствие на особени естествени характеристики или на културно-историческото наследство; превишение на стандарти за качество на околната среда или пределни стойности; интензивно земеползване):

Засегнатата територия е отдавна обособена като промишлена зона, която се експлоатира от десетки години.

В т. 4.2. са разгледани подробно въздействията върху компонентите и факторите на околната среда.

Няма засегнати уязвими или ценни територии с особени характеристики - СОЗ на питейни водоизточници, недвижими паметници на културата, Защитени зони и защитени територии. Дейностите в пристанищния терминал не са свързани с интензивно земеползване.

Няма превишение на пределните стойности за стандартите на околната среда.

з) въздействие върху райони или ландшафти, които имат признат национален, общностен или международен статут на защита:

В обхвата или в съседство с ГППТ „Видин-Център“ няма ландшафти с признат национален, общностен и международен статут на защита.

5. Карта или друг актуален графичен материал на засегнатата територия и съседните ѝ територии, таблици, схеми, снимки и други - по преценка на възложителя, приложения:

В приложения са представени:

- Приложение № 1 Ситуация на пристанищен терминал „Видин-Център“;
- Приложение № 2 Проект на ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН на пристанищен терминал „Видин-Център“ – част от пристанище за обществен транспорт с национално значение „ВИДИН, на електронен носител.

6. Нормативни изисквания за провеждане на наблюдение и контрол по време на прилагане на ГППТ „Видин-Център“, в т. ч. предложение за мерки за наблюдение и контрол по отношение на околна среда и човешко здраве:

Съгласно техническото задание и нормативните изисквания за изготвяне на ГППТ „Видин-Център“ няма изисквания за провеждане на наблюдение и контрол по отношение на околната среда и човешкото здраве.

7. Информация за платена такса и датата на заплащане

А. Прилагаме копие на платежно нареждане за заплатена такса от 400 лв. по чл. 1, ал. 5, т. 4 от Тарифата за таксите, които се събират в системата на Министерство на околната среда и водите.

Б. Електронен носител – 1 бр.

Желая решението да бъде издадено в електронна форма и изпратено на посочения адрес на електронна поща.

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

Желая решението да бъде получено чрез лицензиран пощенски оператор.

ЗАЯВИТЕЛ:

ДАТА: 22.03.2024 г.

инж. Госен Борисов
Директор Клон - ТП „Пристанище Лом“,
Упълномощен по силата на пълномощно рег. № 10437/06.12.2023 г.
на Цвета Дечева – Нотариус рег. №633 на НК

