

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- ЮГ“

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: „СКМ Порт Видин“ АД

Пълен пощенски адрес: гр. Видин, п.к. 3700, ул. „Княз Дондуков“ № 21

Тел/факс/e-mail: 0887 880 077; portvidin@skmgroupp.eu

Лице за връзка: Мариян Иванов

Пълен пощенски адрес: гр. Видин, п.к. 3700, ул. „Княз Дондуков“ № 21

2. Обща информация за предложения генерален план на пристанищния терминал „Видин- Юг“ (ГППТ „Видин - Юг“):

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

Пристанищният терминал – пристанищна територия (УПИ № 10971.510.139) и пристанищна инфраструктура е публична държавна собственост, за което е наличен Акт

№2780/12.09.2011г. Терминалът включва и оперативна акватория. С решение на МС №464/ 21.08.2017г. терминалът е отдаден на концесия на „СКМ Порт Видин“ АД.

На 06.12.2017г. между МС на Република България, представляван от Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, съгласно законово предоставените му пълномощия – Концедент и „СКМ Порт Видин„ АД, представляван от Изпълнителния директор на дружеството –Концесионер е сключен договор за предоставяне на концесия за услуга върху Пристанищен терминал „ВИДИН–ЮГ“, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение ВИДИН. Договорът е влязъл в сила на 01.04.2018г.

Регистриран оператор на пристанищния терминал е „СКМ Порт Видин“ АД съгласно Удостоверение №41601/26.03.2018г.

Разработването на Генералния план е в изпълнение на разрешението за изработване на проект на генерален план – план за застрояване на пристанищната територия и парцеларен план за пристанищната акватория за пристанищен терминал Видин – Юг, дадено със съвместна заповед на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията и министъра на регионалното развитие и благоустройството № РД-08- 327/11.07.2019 г. (МТИТС) и РД-02-14-651/10.07.2019 г. (МРРБ), и с одобреното със същата заповед задание за проектиране.

2.2. Период на действие и етапи на изпълнение на ГППТ „Видин - Юг”

Генералният план е с период на действие, съвпадащ с периода на концесията (35 години), като при необходимост/настъпване на нови обстоятелства ще бъде изменен.

В проекта Генералния план е заложено реализацията на предложените в него решения за изграждане и въвеждане в експлоатация на отделните пристанищни съоръжения да се изпълнява на няколко етапа.

Последователността и състава на пристанищните съоръжения за отделните етапи ще зависи основно от нарастването на товарооборота и появата на необходимост от тяхното изграждане, която е в съответствие с направените Част: "Технологична" обосновка и определяне на основните параметри на технологичните структурни звена на пристанищния терминал.

Въз основа на направените в прединвестиционното проучване анализи и оценки на съществуващите условия, се очертават следните етапи:

1. Необходимост от изграждане на едно силозно стопанство за приемане и съхранение на зърнени товари, което ще се състои от 2 броя силозни клетки с единичен обем 1 680 куб. метра всяка.

Приоритета за реализиране на това решение се обосновава от:

- нарастването на товарооборота на зърнените товари за който съществуващия складов капацитет ще се окаже недостатъчен.

- подобряване на условията за съхранение и на технологията за обработка на зърнени товари чрез създаване на технологична схема от машини с непркъснато действие, затворен тип, с цел намаляване на прахоотделянето, намаляване на експлоатационните разходи и съкращаване на времето за обработка на зърновозите.

2. Заедно или непосредствено след изграждане на силозното стопанство ще бъде необходимо монтирането на понтон, на който да пристават корабите зърновози, и оборудването му със заложеното в Част: "Технологична" претоварно оборудване, както и изграждане на естакада с ГЛТ за транспорт на зърното от елеваторната кула на силозното стопанство до понтона, вкл. и директно от авторазтоварната машина на естакада с ГЛТ и понтон.

Както бе посочено по-горе, реализацията на останалите проектни решения заложи в настоящия Генерален план за развитие на пристанищен терминал „Видин - Юг““ ще се извършва в последователност зависеща от реалното събъждане на прогнозния товарооборот и в съответствие със задълженията по изпълнение на концесионния договор.

За нормалното и ефективно функциониране на терминала при експлоатацията му се предвижда разширяване на складовата база, изграждане на закрит склад, изграждане на паркинги, административна сграда и рехабилитация на настилка на терминала, инженерните мрежи и изграждане на видеонаблюдение.

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

Териториалният обхват на Генералния план на Пристанищен терминал „Видин - Юг““ включва поземлен имот (ПИ) с идентификатор 10971.510.139, с площ 47 902 м² по кадастралната карта и кадастралните регистри (КККР) на гр. Видин, одобрени със Заповед № РД-18-5/28.01.2008г на Изпълнителния директор на АГКК, изменена със Заповед КД-14-05146/19.08.2011 г. на Началника на СГКК – Видин. Дължината на бреговата ивица е в участъка от км 785,000 до км 785,200 на река Дунав.

Карта на обособената територия, в т.ч. оперативната акватория и зоната за маневриране, е показана на следващата Фигура 1:



Фигура 1: Схема на пристанищен терминал Видин- Юг

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-Юг“ отстои на повече от 6 км от най-близката Защитена зона с код BG0000524 „Оризището“ - Защитена зона по Директивата за местообитанията.

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

2.5. Основни цели на ГППТ „Видин - Юг“

1. Основната цел на генералния план е да създаде устройствена основа и определи устройствените мерки за изграждане на пристанищната инфраструктура пристанищен терминал „Видин – Юг“, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Видин.
2. ГППТ „Видин - Юг“ се изгражда по правила и нормативи приложими за пристанищните терминали, като част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Видин. Те определят:
 - Конкретното предназначение и начин на устройство и застрояване на пристанищната територия е в съответствие с действащата кадастралната карта и кадастралните регистри (КККР) на гр. Видин, одобрени със Заповед № РД-18-5/28.01.2008г на Изпълнителния директор на АГКК, изменена със Заповед КД-14-05146/19.08.2011 г. на Началника на СГКК – Видин, пристанищната територия съставлява поземлен имот с идентификатор 10971.510.139, с административен адрес: област Видин, община Видин, гр. Видин, п.к. 3700, кв. Южна промишлена зона, вид собственост Държавна публична, вид територия Урбанизирана, НТП За друг вид производствен, складов обект, площ 47902 кв. м, стар номер 5064;
 - Границите, проектните дълбочини и навигационното осигуряване на пристанищната акватория и на всяка от зоните в нея;
 - Изискванията, устройственото и функционалното предназначение, ограниченията при застрояването, правилата и нормативите за устройство, ползване, застрояване и опазване на територията и акваторията на пристанищен терминал Видин – Юг.
3. Определената с проекта на генерален план пристанищна територия включва: оперативна зона, в съответствие с технологията на обработка на определения тип товари, зони за съхраняване на товарите, както и елементите на общата транспортна техническа инфраструктура на пристанищния терминал.
4. Определената с проекта на генерален план пристанищна акватория включва: оперативна акватория, в съответствие с параметрите на най-големия разчетен кораб и технологията на обработка на определения тип товари, и зона за подхождане и маневриране на корабите.
5. Определят се показателите за застрояване, ограниченията и изискванията при разрешаване на ново строителство, реконструкция и обновяване на съществуващи сгради и обекти, мрежи и съоръжения на пристанищната

инфраструктура, както и ограниченията и специфичните изисквания при ползването и застрояването на територията на пристанищния терминал, определена с проекта на генерален план.

2.5.1. Съществуващо състояние на ПТ „Видин - Юг”

Пристанищен терминал Видин – Юг е действащ обект, като може да се определи като сравнително малко речно пристанище. Разполага с необходимите условия за извършване на пристанищните услуги, свързвани с обработката на насипни и генерални товари.

Анализът на съществуващата инфраструктура на пристанищен терминал Видин – Юг и съответните технически характеристики на съоръженията, оборудването и технологиите за обработка на традиционните видове товари и транспортиращите ги превозни средства, установява следното:

Кейова стена и корабни места

Кейовата стена на пристанищния терминал е разположена по протежението на брега на р. Дунав между км 785,000 до км 785,200. от устието на реката. Общата дължина на бреговата линия е 208 м.

Кейова стена на пристанищния терминал е наклонен тип с каменна облицовка, който е характерен за кейовете на открития Дунав на почти всички български пристанища. На кейовата стена са монтирани 14 бр. брегови вързални устройства – боларди.

Проектната дълбочина пред кея е 2,50 метра, измерена от кота нула на водомерната рейка.

На кейовата стена са обособени две корабни места с дължина по 90 м всяко.

Кейовото претоварно оборудване на двете корабни места се състои от 1 брой ел. портален стрелови кран тип “Албатрос” товароподемност 10-20 т и обсег на стрелата от 8 м до 32 м. Кранът е монтиран на релсов подкранов път с междурелсие 10,50 м.

Разстоянието от ръба на кея до кейовата подкранова релса е 170 см.

В момента корабно място № 2 не се използва поради липса на трафик и ефективната пропускателна способност е по-ниска.

При експлоатация на пристанищния кран, поради техническите параметри - товароподемност 10 тона и максималният обсег на стрелата е 30 метра, той основно работи в тежък режим на работа.

Особено неблагоприятни условия при работата крана са ниските води на река Дунав. Тогава корабите са на значително разстояние от ръб кей и не попадат изцяло в обсега на кейовия пристанищен кран. При работа на крана в максималния обсег товароподемността намалява и не позволява претоварване на по-тежки товарни единици

и контейнери. Това затруднява и ограничава възможностите и използваемостта на кейовия фронт целогодишно.

Друг недостатък на технологичното оборудване на кейовия фронт на пристанищен терминал Видин -Юг е, че не разполага със специализирани възможности за обработка на зърно.

Обработката на кораби-зърновози се извършва посредством електрическия портален кран с грайфер, което води до разпиляване на зърнените товари.

Освен това съществуващата механизация не позволява обработка на тежки голямо габаритни товари - контейнери, мобилна техника, и др. налагащи се в световната транспортна практика.

Сгради

Съществуващите върху пристанищната територия сгради, съоръжения и складови площи, представляващи пристанищна инфраструктура на терминала са описани в съставен на 2-3.04.2018 г. между представители на Концедента и Концесионера приемо-предавателен протокол относно предаването на обекта на концесията.

В ПИ 10971.510.139 са разположени:

- сграда с идентификатор 10971.510.139.1, която е извън обекта на концесия. Сградата е собственост на ТЕЦ – Видахим. Представлява масивна, монолитна, едноетажна сграда с предназначение „Пресипна станция за ГЛТ“. Премахването ще се извърши по механичен начин посредством разграждане на тухлената зидария и раздробяване на стоманобетонения скелет с ударна машина къртач. Тухлите ще се събират от фирмата изпълнител, стоманата ще се предаде за скрап , а бетоновите отломки ще се извозят на депо за строителни отпадъци.
- сграда с идентификатор 10971.510.139.2 – едноетажна сграда за сезонно ползване (промишлена сграда по КККР) със ЗП 102 м². Състои се от две части. Изпълнена е от лека стоманено – дървена конструкция, като сграда от сезонен тип, със стени от гипсфазерни плоскости, пълнеж от стиропор и покрив от поцинкована ЛТ 40 ламарина. Премахването ще се извърши чрез разглобяване на покривното покритие и стените. Конструкцията ще се нареже посредством електрожен и ъглошлайф и ще се предаде за скрап заедно с поцинкованата ламарина от покрива. Отломките от гипсфазера ще се извозят на сметище за строителни отпадъци. Стиропорът ще се предаде за рециклиране като отпадък от PVC;
- сграда с идентификатор 10971.510.139.7 – едноетажна сграда с монолитна конструкция - трафопост (сграда за енергопроизводство по КККР) със ЗП 7 м², който към датата на съставяне на протокола не е в експлоатация.

Премахването ще се осъществи аналогично на описаното за сграда с идентификатор 10971.510.139.1 ;

- гаражна клетка без идентификатор по КККР, със ЗП 20,35 м² от панелна конструкция. Представлява обемна стоманобетонена клетка, производство на бившия видински завод за стоманобетонени елементи. Предвижда се натоварване на товарен камион и извозване;
- естакада с гумено – лентов транспортър. изпълнена от стоманена сглобяема конструкция. Подлежи на разглобяване и предаване на собственика „ВИДАХИМ“ АД.

В близост до портала и електронната везна е монтирана кабина за оператора, която представлява преместваем обект.

Инженерни мрежи

За обекта има сключен и действащ Договор за предоставяне на достъп до и пренос на електрическа енергия с изх. №1203442551/23.10.2019 г. с “ЧЕЗ Разпределение България” АД. В границите на имота има монтиран нов трафопост тип БКТП 20/04 kV – 630 kVA. Осигурено е двустранно захранване на трафопоста: от ВЕЛ „Бели брег” 20 kV – основно и кабелно отклонение от ВЕЛ „Гума” 20 kV – резервно. За външното осветление са монтирани 2 броя железорешетъчни стълбове - в добро експлоатационно състояние.

Съгласно Договора, предоставената мощност за обекта е 500 kW – трифазна.

В сградата на горепосочения трафопост, тип КТП е монтиран силов трансформатор с инсталирана мощност 630 kVA. Помещението на трафокилията позволява увеличаване на тази стойност с монтажа на нов трансформатор – 800 kVA. Този факт дава допълнителна възможност за покриване нуждата от разширение на консуматорите на електроенергия в границите на обекта.

Съоръжения

Съществуващите съоръжения на пристанищен терминал Видин – юг са следните:

- Мачтов трафопост с трансформатор 320 kVA, в добро експлоатационно състояние - не се използва;
- РОС - 20 kV, в добро експлоатационно състояние – не се използва;
- Надземна автовезна с дължина 18 м. и товароподемност 60 т., в много добро експлоатационно състояние;
- Автоматизиран портал в добро експлоатационно състояние;
- Подкранов път с дължина 200 м и междусосе 10,50 м.,
- Паважна настилка, отводнителна шахта и др.

Водоснабдяване

Към настоящия момент, имотът на пристанищен терминал „Видин – Юг“ не е захранен с вода за питейно – битови и противопожарни нужди, поради липсата на улична водопроводната мрежа, експлоатирана от местния ВиК – оператор – „ВиК – Видин“ ЕООД в близост до имота, както и на собствен водоизточник в имота.

В предишни години, имотът е бил захранен с вода от площадковата водопроводна мрежа на „Видахим“ АД в съседния имот, но след фактическото прекратяване на дейността на завода през 2000 г., водоподаването към пристанищен терминал „Видин – Юг“ е преустановено.

Канализация

Към настоящия момент, в имота на пристанищен терминал „Видин – Юг“ няма изградена площадкова канализационна мрежа за битови отпадъчни и атмосферни води.

В предишни години, битовите отпадъчни води, формирани в съществуващите стопански сгради в имота, са били зауствани в площадковата канализационна мрежа на „Видахим“ АД в съседния имот, но след фактическото прекратяване на дейността на завода през 2000 г., експлоатацията на площадковата канализационна мрежа е преустановена.

Атмосферните отпадъчни води, формирани в имота на пристанищен терминал „Видин – Юг“ се отвеждат повърхностно по терена без третиране.

Открити складове

Общата площ на откритите складове в пристанищен терминал „Видин-Юг“ са 18 000 кв.м. Основната настилка е паваж. Допустимото натоварване е до 10 т. на кв.м.

Закрити складове - няма

Съществуващи навигационни условия в пристанищната акватория

Акваторията на Пристанищен терминал „Видин - Юг“ се намира на около 850 метра от фарватера на река Дунав.

Характерните водни нива на река Дунав в района на Пристанищен терминал Видин – юг 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.

В участъка на Пристанищен терминал "Видин - Юг" 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.

Капацитет на пристанището

В периода 2004 – 2010г., годишните количества обработени товари в пристанищен терминал "Видин - Юг" са били средно 215 000 т./год., като през 2005 г. са достигнали до 245 971 т./год., които са били основно въглища.

През 2010 г. се наблюдава спад, като обработените товари през 2015 година са били 78 000 т./год.

Строителните условия и баланс на територията

Терминалът е разположен върху ПИ с идентификатор 10971.510.139, с площ 47 902 м² по кадастралната карта и кадастралните регистри (КККР) на гр. Видин, одобрени със Заповед № РД-18-5/28.01.2008г на Изпълнителния директор на АГКК, изменена със Заповед КД-14-05146/19.08.2011 г. на Началника на СГКК – Видин, с административен адрес: област Видин, община Видин, гр. Видин, п.к. 3700, кв. Южна промишлена зона, вид собственост - Държавна публична, вид територия Урбанизирана, НТП За друг вид производствен, складов обект, стар номер 5064.

Граничните имоти на предоставената на концесия пристанищна територия са както следва:

- от север и северозапад – ПИ 10971.510.138, За друг вид производствен, складов обект, Частна собственост.
- от изток и югоизток –ПИ 10971.307.1 - Заета от води и водни обекти, Гранична река – р. Дунав, собственост: Държавна, Публична
- От Юг - Поземлен имот 10971.307.616, Вид собственост - Няма данни, вид територия Земеделска, НТП Сгуроотвал, площ 21745 кв. м,
- От Юг - Поземлен имот 10971.307.751, вид собственост - Държавна частна, вид територия Земеделска, НТП Сгуроотвал, площ 144220 кв. м,
- от запад – Поземлен имот 10971.307.518, вид собственост - Държавна частна, вид територия Територия, заета от води и водни обекти, НТП За водостопанско, хидромелиоративно съоръжение, площ 31372 кв. м, стар номер 0.518,

Съгласно Общия устройствен план на гр. Видин пристанищният терминал попада в територия с общо предназначение за складови дейности. Устройствовата зона е за предимно производствени (Пп) дейности с преобладаващи складови функции.

При изграждане на територията на пристанищен терминал "Видин - Юг" се спазват следните нормативи предвидени за устройствена зона „Пп“ – „за предимно промишлено застрояване“ и устройствени показатели за такъв тип застрояване, както следва: Пз – до 80%, Кинт. – до 2,5, Оз – минимум 20% и допустима етажност – до 3 етажа и височина на съоръженията до 30 м са съгласувани с предвижданията на бъдещия общ устройствен план на града и дават възможност за нормална функция и развитие на пристанищен терминал "Видин - Юг".

Въз основа на извършените геоложки и хидроложки проучвания не са констатирани свлачищни процеси в района на обекта.

Не са констатирани значими ерозионни процеси.

2.5.2. Идентифицирани общи и специфични проблеми

Съществуващите в момента слабости са следните:

- Кейовата стена е наклонен тип и в режим на ниски води работата е затруднена поради ограничените възможности на кейовия кран по отношение на товароподемност и максимално рамо на стрелата.
- Терминалът не разполага със закрити складове.
- Пристаннищният терминал няма изградени ж.п. коловози, но няма връзка с републиканската ж.п. мрежа.
- Връзката с републиканската пътна мрежа - път Е 79 е затруднена поради лошото техническо състояние на пътното отклонение.
- Състоянието на пристанищната инфраструктура, и преди всичко инженерните мрежи на пристанищния терминал са амортизирани и в лошо състояние.
- Наличието само на 1 брой кейова претоварна машина (ел. портален кран „Албатрос“) е предпоставка за прекъсване обработката на кораб по време на евентуална авария. Този факт оказва отрицателно въздействие по отношение на привличане на нови товаропотоци.
- Терминалът не разполага със специализирани съоръжения за обработка на зърно, тежки товари - контейнери, мобилна техника, и др. налагащи се в световната транспортна практика. Обработката на кораби-зърновози се извършва посредством електрическия портален кран с грайфер, което води до разпиляване на зърнените товари.
- Водоснабдяването на терминала все още не е осигурено.

2.5.3. Развитие на Пристанищен терминал „Видин - Юг“, предвидено с проекта на Генералния план

В Приложение № 1 към настоящото искане е представена Ситуация на пристанищен терминал „ВИДИН-ЮГ“.

Въз основа на анализите на прогнозните количества и структурата на товарооборота, характеристиките на отделните товари и транспортни средства, и на база анализа и оценка на съществуващите пристанищни мощности и определените общи и специфични проблеми, проектът на Генералния план определя решенията за преодоляването им, както и необходимите стратегически мероприятия за обхващане на прогнозния товарооборот и изпълнение задълженията по концесионния договор.

Обосновава се необходимостта и приоритетите за изпълнение на инвестиционната програма на Концесионера и се определят основните технически параметри и изисквания за изпълнение на обектите и съоръженията заложи в отделните инвестиционни направления.

Технологичната структура и параметрите на отделните пристанищни звена и съоръжения трябва да се приведат в съответствие с прогнозите за количествата, вида и характеристиките на обработваните товари, транспортните средства и изискванията относно опазване на околната среда, безопасност на труда, пожарна безопасност, което включва:

- Кейовите фронтове с техните параметри да съответстват на прогнозната големина на различните типове кораби, осъществяващи отделните товаропотоци.
- Автопретоварните фронтове към отделните корабни места и райони да бъдат оразмерени в съответствие с предвиждания товарооборот, рационално разположени и съоръжени с необходимите строителни технически съоръжения (рампи и др.), съобразени с ползваните подемно-транспортни машини (ПТМ);
- Складовете да осигуряват необходимите складови вместимости и претоварни фронтове с подходящи условия за съхранение и претоварване, съобразно специфичните изисквания на различните видове товари и транспортни средства,
- Пътните подходи да отговарят на големината на отделните товаропотоци и технологични характеристики на транспортните средства.

Схемите на механизация и подбора на технологичното оборудване трябва да отговарят на следните изисквания:

- Изграждане на рационална структура на претоварния процес, определяща количеството, последователността и съдържанието на всички основни и спомагателни операции.
- Технологичните маршрути да се осъществяват чрез опростени технологични схеми, с минимален брой на участващите в тях машини и работници;
- Технологичното оборудване да отговаря на условията и обема на работа, в максимална степен да бъде стандартно, универсално и от реномирани фирми, което гарантира висока надеждност и безопасност за обслужващия персонал и транспортни средства.
- Инженерните мрежи да са съобразени с капацитетните възможности на външните за пристанищния терминал хранващи мрежи и съоръжения и т.н.;

Новите съоръжения не са свързани с отнемане на допълнителни площи, защото всички дейности са в границите на отредената площ за пристанищен терминал, т.е. в границите на поземления имот, който и в момента съставлява територията на пристанищния терминал.

Таблица 1. Прогнозни товарообороти за периода на концесията (извадка от финансовия модел на „СКМ ПОРТ ВИДИН“ АД)

Натурални показатели	Година 1	Година 5	Година 10	Година 20	Година 30	Година 35
	2018	2023	2028	2038	2048	2052
Общ товарооборот – (тона/год) в т. ч.	30 000	60 000	85 000	128 000	165 714	180 000
Зърно	8 550	21 450	38 388	65 000	89 786	100 000
Торове	1 700	4 300	7 688	13 010	17 964	20 000
Метали	400	1 050	1 925	3 240	4 500	5 000
Въглища и руди	350	850	1 513	2 610	3 571	4 000
Гипс	18 000	30 000	31 250	37 000	40 000	40 000
Дървени трупи	200	450	763	1 280	1 786	2 000
Дървен чипс	100	200	375	640	893	1 000
Генерални товари	700	1 700	3 100	5 220	7 214	8 000
Контейнери	450	605	630	680	730	755

2.5.4. Технологична структура и определяне на основни характеристики на структурните звена.

Всяка товаро-разтоварна дейност на пристанището е придружена от съгласувана и одобрена КАРТА ЗА ТИПОВ ТЕХНОЛОГИЧЕН ПРОЦЕС, която съдържа:

- наименование и код на товара;

- характеристика на товара;
- описание на товарната единица;
- описание и изисквания към механизацията, захватните съоръжения и инвентар;
- варианти на работа;
- описание на технологичният процес по варианти;
- таблица за броя, квалификацията на работниците и механизаторите;
- правила за прилагане на здравословни и безопасни условия на труд и санитарно-хигиенни изисквания и изисквания за личните предпазни средства;
- специфични правила за противопожарна и аварийна безопасност и предписания за действия при аварийни ситуации;
- изисквания по опазване на околната среда и предписания за действия при замърсяване на околната среда;
- изисквания по отношение на експлоатационната годност на кораби за насипни товари;
- задължения на капитана на кораба и представителя на терминала;
- изисквания за експлоатационна годност на пристанищата;
- НАРЕДБА № 12/30.12.2005 г. за осигуряване на здравословни и безопасни условия на труд при извършване на товаро-разтоварни работи - Формиране, укрепване, разформиране, преместване и складиране на товарни единици - Специфични изисквания при товаро-разтоварни работи с различни видове товари

Картите за технологичен процес за всички видове товари на пристанището се съгласуват от Изпълнителна агенция "Морска администрация".

В съответствие с характера и спецификата на извършваните дейности, структурата и характеристиките на отделните товаропотоци, товари и транспортни средства, технологична организация, както и изискванията на действащите нормативни документи за извършване на пристанищни услуги и други съпътстващи дейности от/на кораби и сухоземни транспортни средства, пристанищният терминал следва да разполага със следните технологични зони, звена и съоръжения:

- **Кейови претоварни зони** (Описание и проблеми към момента са дадени в т. 2.5.1. и т. 2.5.2.)

Разнообразието на преминаващите за обработване товари и средствата, с които се транспортират, изисква необходимостта от създаване на различни технологични схеми с използване на различни кейови съоръжения. Най-голям дял от общия товарооборот имат зърнените товари. Предлага се кейовото претоварно оборудване да се допълни със специализирана коработоварачна машина с непрекъснато действие.

Коработоварачната машина ще е мобилна, съоръжена с приемен бункер и стрела от метална решетъчна конструкция с хидравлично изменение на обхвата по височина, върху която е монтиран гумено–лентов транспортьор с производителност 150 t/h.

В края на стрелата, товарното съоръжение ще бъде съоръжено с телескопична тръба за регулиране височината на изсипване с въртящ крайник и движение в посока напред-назад, позволяващ равномерно запълване на трюма на кораба без ръчен труд.

За другите товари които са генерални товари и контейнерните и претоварването на които се извършва чрез машини с циклично действие, с цел преодоляване на основния проблем от наличието на само един кейов кран, както и за осигуряване възможност за обработка на по тежки товарни единици, при условия на ниски корабоплавателни нива и по отдалечени от кея кораби е предвидено оборудване с още 1 бр. пристанищен кран.

С цел осигуряване кейова пропускателна способност за обхващане на прогнозния товарооборот, който надвишава съществуващата пропускателна способност, както и за преодоляване на съществуващите проблеми по отношение обработката на зърнените товари е предвидено дооборудване на 2-ро корабно място. За целта се предлага използване на понтон, който е наличен - собственост на концесионера и е с размери:

- дължина – 69,80 м
- ширина – 7,05 м
- височина на борда – 2,52 м

Позиционирането на понтона ще се извърши на 2-ро корабно място, като за неговото стабилизиране се предвиждат две сваи.

За осъществяване на връзка на понтона с брега ще бъде монтиран метален преходен мост с размери 15,10 x 2,00 м. От към брега, преходния мост е предвиден да стъпи върху горния ръб на кея.

Върху опорния блок на кейовата стена ще бъде изградена пилотно фундиран фундамент, който ще служи за монтаж на опора на технологичната естакада с монтиран гуменолентов транспортьор (ГЛТ), осъществяващ транспорта на зърнените товари от брега до понтона.

Оборудването на кейовите претоварни зони е с мобилни машини и съоръжения, отговарящи на функционалността на обекта - пристанищен терминал.

• **Складови зони**

Складовете се явяват едни от важните съставни части на пристанището. От степента на обезпеченост на пристанището със складове се предопределят качествените и количествените показатели за работата на пристанището. Това определя важноста при

проектиране на типа на складовете, техния капацитет, избор на рационални схеми на механизация и складиране на товарите, размери и териториалното разположение.

Въз връзка с изискванията за съхранение, прогнозираните видове товари за пристанищен терминал Видин – юг се делят най-общо на:

- ✓ товари, изискващи закрито съхранение;
- ✓ товари, позволяващи съхранение на открито;
- ✓ товари, изискващи специализирани съоръжения за съхранение.

Товари, изискващи закрито съхранение са всички ценни и бързо развалящи се товари, всички товари, качествата, на които могат да бъдат снижени под влияние на външните атмосферни условия като дъжд, сняг вятър и др.

Селско-стопански насипни товари

Селскостопанските насипни товари - зърнени храни, като пшеница, царевица, ечемик, шрот и др. са силно чувствителни от външните атмосферни условия като дъжд, сняг, вятър, влага, прах и др., което налага съхранението им да се извършва на закрито в самостоятелни складови съоръжения отделени от други видове товари.

Въз основа на направените технологични пресмятания, в които е отчетено, че средния срок за съхранение е около 12 дни, необходимите складови вместимости за закрито съхранение на селскостопанските насипни товари за отделните етапи, при прогнозирания товарооборот на зърнени товари се предлага да бъде изградено специализирано силосно стопанство.

Силосното стопанство ще се състои от 2 бр. силосни клетки за зърнени товари, и плосък закрит склад .

Силосните клетки ще са вертикални, цилиндрични с диаметър 10.00 м и вместимост 1680 куб.м всяка. Те са с конусно дъно, даващо възможност за пълното изпразване по гравитачен път. Изпълняват се върху основа тип „Фундаментна плоча“. Конструкцията е стоманена, сглобяема , цилиндрично ротационна . Стените и покривният конус са от поцинкована , нагъната ламарина. Ще се реализират два броя всеки с обем 1680 м³. Изкопът за основите ще се извърши с лека земекопна техника.

Силосното стопанство ще бъде комплектовано с необходимите елеваторна кула - застроена площ 35 м² . Височина 35 м. Конструкцията е стоманена, сглобяема . Основите се изграждат както при силосите. Окомплектоването включва и авторазтоварна машина и командна зала.

Силосните клетки ще бъдат снабдени с отдушници, ревизионни люкове на покрива, влазен люк, стълби, покривни вентилатори и централна вентилационна инсталация за активно проветряване (нагнетателна + аспирационна част). Те ще бъдат съоръжени още със система за термоконтрол, с която се следи температурата на зърното във всеки силос и по височината му. Системата за термоконтрол е комплектна доставка и включва компютър със софтуер.

Системата за термоконтрол на зърното ще позволява автоматичното управление на вентилирането с отчитане на индивидуалните показатели за всяка клетка по отделно.

Зърнените товари ще бъдат доставяни с товарни автомобили - самосвали. За разтоварване на зърнените товари, както и подаване към системите на силосното стопанство се предвижда доставка на специализирана авторазтоварна машина.

Авторазтоварната машина е комплектована с приеман метален кош за разтоварване на 1 бр. товарен автомобил и система от изземващи редлери за поемане и транспортиране на материала към следващите машини с непрекъснато действие (ГЛТ към понтова или редлер към елеваторната кула).

Металният кош и верижните транспортъори към него са с честотен регулатор, посредством който се регулира капацитета на захранването им. От тях зърното се пресипва на трети верижен транспортъор, посредством който се транспортира до елеваторната кула или на ГЛТ към понтона. Капацитетът на изпразване на приемния бункер за разтоварване на камиони следва да бъде 150 т/ч.

Елеваторната кула ще бъде разположена непосредствено до авторазтоварището и долепено до силосната група. Тя ще бъде метална сглобяема горещо поцинкована конструкция, в която ще бъдат монтирани два броя елеватори с капацитет 150 т/ч всеки и височина 35 м за единия и 15 м за другия, чрез които ще се извършва вертикалния транспорт на товарите от авторазтоварната машина и подаването им към покривната транспортна система за запълване на силосните клетки, а така също и на товарите от изземващите транспортъори под силосните клетки и подаването им към транспортната система за товарене на кораба.

Експедицията на зърното към пристаналия към понтона на второ корабно място кораб ще се извършва по технологичната схема съставена от изземващ верижен транспортъор под силосните клетки, елеватор в елеваторната кула, везна проточна, гумено-лентов транспортъор монтиран на естакада свързваща елеваторната кула със понтона, чрез който зърното ще се подава към разположените върху понтона машини за товарене на кораби.

Окачествяване на постъпващите товари ще се извършва в района на предпристанищния паркинг, където се предвижда териториално обособяване на зона, в която ще бъдат разположени:

- 1 бр. място за заставане на автомобили с пасарелка (метална конструкция) за вземане на проби
- лаборатория, оборудвана с електронен пробовземач и с модерно и прецизно лабораторно оборудване за пълен анализ на зърнени и маслодайни култури;
- помещение за временно съхранение на проби.

Лабораторията и помещението за проби ще бъдат разположени в готова модулна сграда, тип „контейнер“ Доставят се като заводско изпълнени леки обемни клетки тип контейнер с размери 6,00 / 2,80 м. Основите са плитки, ивични завършващи с армирана бетонова настилка. Изкопът за тях се извършва ръчно.

Генерални и други насипни товари за закрито съхранение

Средния срок за съхранение за генерални и други насипни товари, изискващи закрито съхранение е около 15 дни, а месечна неравномерност до 30%.

За да се осигурят необходимите складови капацитети и складови площи за закрито съхранение за прогнозния товарооборот в проекта на генерален план се предвижда изграждане на закрит склад с размери 42 м на 18 м с площ 760 кв. м. Складът представлява едноетажен , еднопространствен строеж , който ще се изпълни върху монолитни основи , без сутерен. Изкопите за тях ще се осъществят с лека механизация и частично ръчно. Носещият скелет е от сглобяема , стоманена конструкция. Фасадните стени и покривното покритие ще са от термопанели . Вратите ще са рулетни , автоматични.

Той ще бъде разположен в тила на 2-ро корабно място извън складовата зона, която е разположена непосредствено зад тиловите подкранови релси и в обхвата на пристанищните кранове.

Генералните товари в пристанищен терминал Видин – Юг ще бъдат основно палетизирани и пакетирани товари, товари в торби и биг-бегси, дървен материал, метали на връзки, пачки, рула, отливки и др., максималните количества на които се очаква да достигнат до 25 000 т/год.

Насипните товари ще бъдат изкуствени торове, въглища и руди, гипс, дървен чипс и др.

Обработката на товарите, изискващи закрито съхранение ще се извършва по следните технологични схеми:

Индиректно обработваните товари за експедиция с кораб ще се изземват от закрития склад посредством мобилните тилови претоварни машини (мотокари, кофъчни товарачи и др.) и поради непосредствената близост до оперативната зона ще се пренасят в обсега на кейовите кранове, чрез които ще се натоварват на кораба.

При разтоварване на кораби (внос) технологията на обработка е по обратен ред.

От към страна суша товарите постъпват с автомобили, които ще застават пред вратите на закрития склад. От там посредством мобилните тилови претоварни машини, товарите се поемат и внасят в закрития склад, където според нормативните изисквания и корабни партии се подреждат на стифове върху пода на склада.

За експедицията на товарите от закрит склад към вътрешността на страната се прилага същата технология, но в обратен ред.

Генерални, контейнери и други насипни товари за открито съхранение

Средния срок за съхранение за генерални и други насипни товари, изискващи открито съхранение е около 20 дни, а месечна неравномерност до 30%

За обхващане на прогнозния товарооборот за Генерални и други насипни товари и за контейнери за открито съхранение, съществуващите складови площи към момента са напълно достатъчни.

Един от откритите складове е разположена зад оперативната зона на корабните места, непосредствено зад тиловите подкранови релси и в обхвата на пристанищните кранове. Той е с площ от около 3000 кв.м. и ще се използва основно за временно съхраняване на концентрираните за износ генерални и други насипни товари, както и разтоварените на такива от внос, които позволяват открито съхранение и не изискват дълго престояване на пристанището.

В средата на оперативната зона между 1-во и 2-ро корабно място, ще се съхраняват и обработват контейнери, за които ще са необходими места за около 35-40 TEU.

Основание за това е, че се предвижда монтиране на нов кран и поради малкия товарооборот на контейнерите всичките операции по разтоварване и товарене на корабите, както и тиловите складови и претоварни операции ще се извършват от този кран, без да се налага закупуване на специализирана тилова механизация за контейнери.

Освен тази складова площадка, пристанищния терминал разполага с територия която позволява обособяване на открити складове с големи площи, а именно:

- ✓ Открит склад с поз. I-8 на приложените чертежи е разположен в средата на пристанищната територия, в тила на 1-во корабно място и югозападно от предвидения за изграждане закрит склад. Той е с площ от 1000 кв.м., като половината от този склад е върху застроената част на пристанищната територия със съществуваща настилка.
- ✓ Открит склад в далечния тил северозападно от описания по горе открит склад и новия закрит склад. Неговата площ е 1 895 кв.м. като изграждането му не е наложително от гледна точка на прогнозираните за настоящия проект количества товари и приетите за изчисленията показатели като срок за съхранение степен на натоварване и т.н. Неговото реализиране може да възникне при товарооборот, по-голям от прогнозния, както и при изискване от тавародателите за по-дълги срокове за съхранение, каквито се наблюдават все повече по другите пристанища..

На приложените чертежи към всяка от обособените площадки за открити складове за насипни/генерални товари са предвидени съответните пътища за автомобили и проходи около и между тях.(ПРИЛОЖЕНИЕ 1)

• **Тилови претоварни зони**

Тиловите претоварни зони са свързани с обработката на сухопътните транспортни средства – автомобили осъществяващи товаропотоците от и за вътрешността на страната. Това са тиловите претоварни фронтове, обособени към всяка от горепосочените складови зони, съдържащи строително-технически и технологични съоръжения с необходимите площи за маневриране и позициониране на транспортните средства и технологичното оборудване за товаро-разтоварна дейност.

Структурата и параметрите на тиловите претоварни зони определят:

- ✓ Брой и размери на претоварни авто съоръжения;

- ✓ Разположението и широчината на проходите и маневрените площадки с местата за заставане и обработка на товарни автомобили към откритите и закрити складове и контейнерна площадка

Тилови претоварни зони за Зърнени товари

Въз основа на направените технологични пресмятания, в които е отчетено, че 100% от зърнените товари ще се транспортират с автомобили и месечна неравномерност 50 %, е определено, че на ден ще се обработват максимално около 17 бр. автомобили или 1,8 бр./час. За целта се предвижда един брой авторазтоварна машина за задно разтоварване на един автомобил.

Тилови претоварни зони за генерални и други насипни товари -закрито съхранение

Максималните годишни количества на генералните и др. насипни товари за закрито съхранение са до 14 000 т/год. преминаващи през кея и около 906 т/год. свързани с извършването на контейнеризация и деконтейнеризация.

Въз основа на направените технологични пресмятания е определено, че на ден ще се обработват общо около 36 бр. автомобили и контейнери или 2,12 бр./ден. При условие, че обработката на един бр. автомобил се извършва 1 бр. тилова машина (виличен високоповдигач с товароподемност 1,6 т.), времето за обработка на един автомобил е не повече от един час. Това означава че е необходимо едно място за позициониране и едновременно обработка на автомобили и това може да се осигури в зоната пред входните врати на закрития склад.

Тилови претоварни зони за генерални, контейнери и други насипни товари – открито съхранение

Максималните годишни количества на генералните, контейнерите и др. насипни товари, които ще се съхраняват на открити складови площадки са до 66 000 т/год. Определено е, че на ден ще се обработват максимално около 11 бр. автомобили или до 1,26 бр./час.

Поради сравнително малката интензивност на автомобилните потоци от суша не се предвижда обособяване на специална зона. Товароразтоварните работи ще се извършват в зоната на проходите между отделните стифове на складовата площадка.

• Входно изходна зона и вътрешни пътища;

Входно-изходната зона е тази част от пристанището, в която са разположени пътните платна за влизане и излизане на/от пристанищната територия и връзката със съществуващата пътна мрежа на пристанището, заедно със всички необходими сгради и съоръжения с пропускателен и контролен режим а именно:

- ✓ Сграда КПП с бариери съответно за входящите и изходящите пътни платна – предназначена е за осъществяване контролно-пропускателния режим в/от пристанището на сухопътни транспортни средства и хора.
- ✓ Автокантар за измерване теглата на влизащи и излизащи автомобили.

- ✓ Зони за подход и изчакване на автомобилите към всяко от структурните звена на входно-изходната зона.

Предвижда се обособяване на нова Входно-изходната зона, разположена на входа към поземления имот която ще бъде съставена от:

- ✓ Пред пристанищен паркинг за товарни автомобили – 10 броя парко места;
- ✓ Логистична зона – гишета за подаване, получаване на документи от водачите със съобщения къде и кога да влязат с колите;
- ✓ Пункт за вземане на проби и контрол на качеството на зърнените товари
- ✓ Пункт за митническа проверка;
- ✓ КПП – пристанищен портал с необходимите съоръжения в съответствие с изискванията на ISPS Code - съществуващо;
- ✓ Автокантар за измерване теглата на влизащи и излизащи автомобили - съществуващ.

Вътрешните автомобилни пътища са елемент от комуникационно транспортната схема на пристанищната територия. Тяхното предназначение е да осигурят безпрепятствен и удобен достъп на автомобилите, а така също и на мобилната пристанищна техника до всички структурни звена на пристанището - складови зони и съоръжения, кейови и тилови претоварни фронтове и др. сгради и съоръжения с обслужващ характер. Определяне параметрите и ситуационното разположение на пътните връзки е направено с цел постигане максимална рационалност и ефективност с минимално пресичане на различните товаропотоци.

• **Спомагателни обслужващи зони**

Представяват комплекса от сгради и съоръжения, свързани с извършване на обслужващи и съпътстващи дейности и техническо обслужване на наличната механизация, както и необходимите към тях маневрени и паркингови площадки и пътни подходи

• **Административно-битова зона**

Административно-битовата зона обединява сгради с административно-битови помещения и офиси със съответните паркингови, маневрени и градински площи.

Места за шофьорите при изчакване със сервизни помещения, бърза закуска-чай-кафе и др. За административно битово обслужване се предлага изграждане на нова триетажна сграда със застроена площ около 90 м² и РЗП 270 м². Ще се изпълни върху монолитни основи , без сутерен. Изкопите за тях ще се осъществят с лека механизация и частично ръчно. Носещият скелет и междуетажните подови конструкции ще се изпълнят или стоманобетонени монолитни или стоманени . Фасадните стени и покривните покрития ще са от термопанели , а вътрешните преградни стени от гипсокартон .

Възможно е част от фасадните стени към р. Дунав и към входа на пристанището да се изпълнят и частично с послоен монтаж за по – презентативен изглед на фасадата.

Дограмата ще е алуминиева , с прекъснат термомост и ПВЦ петкамерен профил , с троен стъклопакет. Отоплението и вентилацията ще са с климатици.

• **Тилова претоварна техника**

От направените обследвания и анализ, бе установено, че „СКМ Порт Видин“ АД е закупило и разполага със следните машини за тилови претоварни дейности:

1. Челен товарач – Бобкат/ Bobcat S150
2. Челен товарач – Caterpillar TH360B
3. Челен товарач – L34 (фадрома)
4. Мотокар – Toyota 2FG20
5. Камион с мобилна кранова уредба

Обработваните товари в тиловите складове изискват извършване на двойни операции – внасяне, заскладяване и последващо изземване изнасяне и натоварване на сухопътни транспортни средства.

Претоварните операции на контейнерите ще се извършват изцяло с кейовия пристанищен кран съоръжен със спредер.

Теглата на постъпващите и излизащите в/от пристанището товарни автомобили и транспортираните товари ще се измерват със съществуващата електронна автовезна. Преди и след автокантара са осигурени изискващите се прави участъци за подход и изход от тях. В близост до автокантара е монтирана 1 бр. кабина за апаратурата и обслужващия служител, където ще се извършва автоматично отчитане на теглото и архивиране на данните на МПС, като ще се издава автоматично документ за теглото.

• **Зона за граничен контрол**

Територията на пристанищния терминал ще бъде оградена с постоянна ограда. Предвидени са съоръжения за автоматизиран и физически контрол на достъпа, както при съществуващия вход-изход на пристанищния терминал, така и на предпристанищната зона.

На територията на пристанищен терминал Видин – юг граничния контрол се осъществява чрез мобилни групи на Митница – Видин и Регионална дирекция „Гранична полиция“ – Видин.

Режимът на осъществяване на граничния паспортно-визов, митнически, медико-санитарен, ветеринарномедицински и фитосанитарен контрол ще се осъществява съгласно действащата нормативна уредба.

Зоната за извършване гранични проверки, свързани със митнически, медико-санитарен, ветеринарномедицински и фитосанитарен контрол, както и контрол на транспортните средства в съответствие с действащото законодателство ще бъде концентрирана върху площадката непосредствено до съществуващия вход-изход на пристанищния терминал, както и на предвидена площадка за предпристанищната зона разположена в най-югозападния край на поземления имот.

За осигуряване на необходимите канцеларии и помещения за служителите на контролните органи по граничен и митнически контрол е предвидена самостоятелна сграда, разположена северно от пътните платна на излизащите автомобили.

До изграждането на тази сграда необходимите помещения за служителите на контролните органи по граничен и митнически контрол ще бъдат осигурени в предвидената за приоритетно изграждане нова административно битова сграда.

Параметрите на зоната за извършване гранични проверки осигуряват достатъчно място, където да се извършва преглед от митницата чрез мобилна рентгенова система.

При необходимост от изваждане на товарите от контейнера, проверката може да се извърши в зоната пред закрития склад, в който се предвижда да се извършва и контейнеризация и деконтейнеризация.

При необходимост от временно съхраняване на задържани стоки, необходимото складово помещение може да се осигури в част от сградата на склада, като за целта се извърши вътрешно преграждане, но тези подробности ще се уточнят при достигане на такъв етап.

- **Морско-технически услуги**

Терминалът има разрешение за предоставянето на следните морско-техническите услуги:

- ✓ снабдяване с питейна вода;
- ✓ снабдяване с ел. енергия;
- ✓ снабдяване с хранителни продукти и приспособления (допустимо по УЕГ, не е посочено в инструкцията);
- ✓ швартоване и престой на кораби;

За предоставянето на част от изброените по-горе морско-технически услуги, пристанищен терминал Видин -Юг разполага с необходимите съоръжения и мрежи, за осъществяването на които по наредбата за изискванията за експлоатационна годност не се изисква описание на технологията.

За развитието на пълния състав морско-технически услуги, в т.ч. и услуги по преопаковане на различни видове товар и вътрешно пристанищен превоз, снабдяване на корабите с вода, телефон и други е необходимо извършване на ремонт и изграждане на ВиК и ел. инсталации.

За функционирането на ГППТ „Видин - Юг” се предвижда ремонт, обновяване и доизграждане на инженерната инфраструктура, както следва:

1. Транспортно -комуникационна: Няма железопътна връзка с пристанищния терминал. Подходът към републиканската пътна мрежа е общински път в лошо състояние
2. Техническа инфраструктура:
 - **Електрозахранване, осветление, електрически мрежи и съоръжения**

В пристанищните сгради и съоръжения, инсталираната мощност за отделните части ще бъде разпределена както следва:

- ✓ сграда охрана с товарна везна – 4 kW
- ✓ административна сграда – 30 kW
- ✓ открити складови площи за генерални товари – 5 kW
- ✓ склад за насипни товари – 30 kW
- ✓ кран тип „Албатрос“ с обхват 32 м - 180 kW /съществуващ/
- ✓ нов кран пристанищен кран с обхват 36 м - 120 kW /новомонтиран/
- ✓ захранващи контактни табла за 2 бр. корабни места – 30 kW /2x15/
- ✓ захранващо контактно табло за понтон – 15 kW
- ✓ сгради новоизграден паркинг /митническа проверка+лаборатория/ – 5 kW
- ✓ силосно стопанство – 145 kW /новоизградено/

В сградата на съществуващия трафопост, тип БКТП е монтиран силов трансформатор с инсталирана мощност 630 kVA. Помещението на трафокилията позволява увеличаване на тази стойност с монтажа на нов трансформатор – 800 kVA, което дава допълнителна възможност за покриване нуждата от разширение на консуматорите на електроенергия в границите на обекта.

Схемата за електроинсталациите включва:

- ✓ Ел. табла;
- ✓ Захранващи кабели НН;
- ✓ Осветителни инсталации - сгради;
- ✓ Евакуационно осветление - сгради;
- ✓ Силова инсталация - сгради;
- ✓ Заземителна инсталация
- ✓ Мълниезащитна инсталация
- ✓ Районно осветление

• **Водоснабдяване**

Водопроводното отклонение ще се свърже с уличната водопроводна мрежа на гр. Видин и ще завърши с арматурно – водомерна шахта в имота на пристанищния терминал. Предвижда се водопроводното отклонение да бъде изградено и въведено в експлоатация до края на 2020 г.

Проектът предвижда изграждането на обединен площадков водопровод за питейно – битови и противопожарни нужди в имота, който ще се свърже с арматурно – водомерния възел във водомерната шахта /изградена при изпълнението на водопроводното отклонение/ и ще водоснабдява следните консуматори на вода в имота:

- административно - битова сграда;
- лаборатория;

- сграда за митническа проверка;
- пожарни хидранти.

За осигуряване на външно пожарогасене, по площадковия водопровод ще се монтират надземни пожарни хидранти на регламентирания отстояния в Наредба № Из-1971 от 29.10.2009г. за строително – технически правила и норми за осигуряване.

• **Канализация**

За заустване на формираните в имота битови отпадъчни води, се предвижда изграждането на две водоуплътни изгребни ями – една за заустване на битовите отпадъчни води от административната сграда, и една за заустване на битовите отпадъчни води от лабораторията и пункта за митническа проверка. Иззетите отпадъчни води и утайки при периодичното почистване на изгребните ями, ще се извозват и депонират в градската пречиствателна станция за отпадъчни води на гр. Видин, разположена на около 3 км от имота на пристанищния терминал.

За отвеждане на битовите отпадъчни води от трите водоснабдени сгради в имота до двете изгребни ями, ще се изградят площадкови канали за битови отпадъчни води.

Атмосферните отпадъчни води, формиран в имота на пристанищен терминал „Видин – Юг“ ще се отвеждат повърхностно по терена без третиране.

В имота не се предвижда формирането на производствени отпадъчни води

- **Отопление, вентилация и климатизация** – ще се ползват климатици за всички съоръжения и сгради на пристанищния терминал.

• **Информационна част**

До границите на обекта – Пристанище Видин Юг има изтеглен и действащ оптичен кабел за връзка с Интернет мрежата.

Интернет инсталацията ще се изпълни с проводник UTP 4x2xAWG 24, изтеглен в PVC тръби, положени скрито под мазилката на стените от интернет кутия, която ще се монтира в офисните помещения на Административната сграда, Сграда лаборатория и Сграда митническа проверка, където ще завърши на компютърни контакти монтирани на стената.

В проекта е предвидено залагане на празна PVC тръба в изкоп от сградата до границата на парцела за изтегляне на храняващ интернет кабел, което ще се осъществи след уточняване на оператора доставчик на услугата.

Видеонаблюдението е основен елемент от съвременните комплексни системи за сигурност. Монтираната апаратура ще осъществява 24-часово наблюдение във „Видеоконтролен център“ и взаимодействие с компетентните органи на МВР, ДАНС, МТИТС и др. На територията на охранявания обект, което покрива територията на терминала, включително откритите складови площи, съоръженията и инфраструктурата на порта. ще бъде изградено видеонаблюдение и периметрова охрана, която дава възможност да се открие нарушител още преди да са нанесени щети в охранявания обект.

Дежурните охранители ще носят ЛПС, ще бъдат въоръжени с бойно, огнестрелно оръжие, което е напълно пригодено за обект с национално значение за сигурността, лични предпазни и помощни средства – средства за радиовръзка, белезници, палка, преносим фенер и др. Наред с охранителната дейност по контролно-пропускателния режим, Охранителите ще осъществяват и физическа охрана чрез обход. По този начин ще бъде извършвано наблюдение на сградите, техническите съоръжения и предотвратяване на несанкционирано проникване на територията на обекта.

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

Финансирането на ГППТ „Видин - Юг” е със средства на Концесионера.

2.7. Срокове и етапи на изготвянето на ГППТ „Видин - Юг” 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 изискване на специализираната нормативна уредба, по която се изготвя плана, за обществено обсъждане или друга процедурна форма за участие на обществеността.

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

За прилагането на ГППТ „Видин-Юг” (възлагане и управление на инвестиционните предложения и мерките) отговорен орган е Концесионерът „СКМ ПОРТ ВИДИН” АД, гр. Видин.

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

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 - Юг” 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 - Юг” определя критерии, нормативи и други ръководни условия от значение за бъдещото им разрешаване или одобряване по отношение на местоположение, характер, мащабност и експлоатационни условия:

ГППТ „Видин - Юг” е действащо пристанище и проектът на Генералния план за неговото развитие е обвързан със съществуващите съоръжения, присъщите и към момента дейности, характерни за товарно пристанище. Предстоят ремонти и рехабилитация на голяма част от инженерните мрежи и съоръженията, закупуване на допълнително оборудване, разрушаване на стари постройки и ново строителство върху ограничени площи, както е описано по-горе в т. 2.5.3.

В *Приложение 1* са отбелязани графично местата на предстоящото ново строителство, предвидените транспортни потоци, технологичните зони.

За реализация на плана са предвидени следните инвестиционни предложения с локално значение, които включват следното ново строителство:

- разширяване на открита складова площадка с площ 500 кв. м в тила на I-во корабно място, с площ от още 500 кв. м. Разширената площадка става 1000 кв.м;
- изграждане на нова открита складова площадка в далечен тил на 1-во и 2-ро корабно място с площ 1895 кв. м.
- административно битова сграда на мястото на сега съществуваща паянтова постройка със същата функция. Сградата ще е с 90 кв. м застроена площ на 3 етажа;
- Паркинг за леки автомобили с 8 парко места към административно-битовата сграда
- оборудване на функционална зона за зърнени и др. товари на 1-во корабно място с понтон, което включва:

- ✓ Силозен склад за зърнени товари - 2 бр. клетки с обем по 1680 куб.м всяка
 - ✓ Елеваторна кула с площ 35 кв. м и височина 35 м
 - ✓ Авторазтоварна машина
 - ✓ Естакада метална конструкция за гумен лентов транспортър (ГЛТ) с дължина 27 м и ширина 3 м;
 - ✓ понтон с дължина 69.80 м и ширина 7,05 м;
 - ✓ Система от мобилни машини с ГЛТ за товарене на кораб със зърнени храни с производителност 150 т/час;
 - ✓ Метален преходен мост - сходня с размер 15.10 м /4 м.
- Оборудване на входно изходна зона:
 - ✓ Паркинг за изчакване на товарни автомобили с 9 бр. парко места;
 - ✓ Пункт за вземане на проби от зърнени товари с 1 бр. парко място и сграда - Лаборатория тип „Контейнер“. Площта на сградата е 17 кв. м.;
 - ✓ Зона за митническа проверка с 1 бр. парко място за товарен автомобил и сграда тип „Контейнер“. Площта на сградата е 17 кв. м.;

Възстановяването на инженерните мрежи, пътните настилки и ремонта на съществуващите съоръжения и поддръжката на състоянието на акваторията са дейности свързани и с текущата поддръжка на пристанищния терминал.

Всички инвестиционни намерения са свързани с ограничени количества строителна дейност, не се предвижда мащабно строителство с дълбоки изкопи.

Негативно въздействие от инвестициите се очаква единствено за периода на строителните дейности, като същото ще е свързано основно с дискомфорт, повишени нива на прах и шум, генериране на отпадъци. Въздействието е типично за строителните дейности и се определя като краткотрайно, незначително и обратимо.

За новите съоръжения въздействието **не е свързано** и с отнемане на площи и **има незначително** въздействие върху деградиралите остатъчни почви и растителност в границите на обекта. Няма въздействие върху ландшафта.

Експлоатацията на новопредвидените обекти не е свързана със значително въздействие върху околната среда и човешкото здраве, в т.ч. не се различава от въздействията, наблюдавани към момента от експлоатацията на терминала.

По тази причина не се очаква значително въздействие върху околната среда от изпълнение на инвестициите.

б) мястото на предлагания ГППТ „Видин - Юг” 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 - Юг” е в съответствие на одобрената от Министерски съвет **„Стратегия за развитие на транспортната система на Р България в периода до 2030г.”**

Във връзка с планирането и изграждането на големите инфраструктурни проекти е и действащата **„Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”**, предлагаща определен подход за привличането на местни и чужди капитали в тази област.

Отдаването на пристанищния терминал „Видин-Юг” на концесия с концесионер „СКМ Порт Видин „АД е в пълно съответствие със заложен в Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. стратегическа цел 1 (СЦ 1) „Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор, стратегически приоритет 1(СП 1) “Ефективно поддържане, модернизиране и развитие на транспортната инфраструктура,, и конкретни цели:

- 3.1 „Привличане на частния сектор в проекти за развитие на пристанища“
- 3.2 „Продължаване процеса на концесиониране на обекти от транспортната инфраструктура
- 4.3 „Преструктуриране и райониране на пристанищните терминали“ ;
- 4.4 „Разширение и ново строителство на основна пристанищна инфраструктура,,

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

Съгласно ОУП поземленият имот ПИ 10971.510.139 (обект на концесионния договор и за който се изготвя ГППТ „Видин - Юг”) е в регулационните граници на гр. Видин, попада в зона за предимно производствени дейности, територия „Складови дейности“, като е обозначен с пиктограмата за „пристанищен терминал”.

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

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

Това значение произтича от планираното развитие на терминала, което го характеризира като съоръжение с висока степен на оперативна ефективност: съкратени срокове за обработка, висока производителност, липса на щети/загуба на товари и минимално екологично въздействие.

Технологичната структура и параметрите на пристанищните звена и съоръжения, които оптимално съответстват на вида, количествата и характеристиките на обработваните товари, транспортните средства и изискванията относно опазване на околната среда, безопасност на труда и пожарна безопасност ще осигурят интегрирането на екологичните съображения към устойчивото развитие на товарния речен транспорт по р. Дунав.

При разработването на ГППТ „Видин - Юг” 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 - Юг”:

- ***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 модернизацията и оптимизацията на работа на пристанищен терминал „Видин - Юг”, ще бъдат свързани с емисии в атмосферния въздух на два етапа – по време на строителството и по време на експлоатацията.

По време на строителството ще се генерират емисии от:

- фини прахови частици отделени при разрушаване/демантиране на съществуващи сгради и съоръжения, движението на строителната и транспортна техника;
- отработени газове от строителната механизация и транспорта при монтажа, ремонта 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 също ще се генерират емисии на фини прахови частици от обработката на насипните товари и отработени газове от транспортните средства, посещаващи терминала. Стойностите на тези емисии са незначителни, предвид че повечето товаро-разтоварни дейности са електрифицирани и движението на транспортни средства е ограничено на територията на терминала. Ще бъдат прилагани инструкции за работа с насипни товари, дадени в картите за технологичен процес към съответния товар, като част от тези инструкции обхващат мерки срещу разпрашаване на товарите.

- **Води**

Водите са компонент от първостепенно значение поради дейността на пристанищния терминал и неговото местоположение. Във връзка с това „СКМ ПОРТ ВИДИН“ АД иска от БД „Дунавски район“ информация по ЗДОИ относно имот № 10971.510.139, върху който е изграден пристанищния терминал, за следното:

- 1) Зони за защита на водите, в които попада ПТ;
- 2) Водни обекти в обхвата на и в радиус от 1 км от ПТ;
- 3) Водоизточници с учредени и без учредени санитарно-охранителни зони в границите на ПТ и в радиус от 1 км;
- 4) Райони с риск от наводнения и заливаеми зони в радиус до 1 км от ПТ;
- 5) Ограничения, изисквания, особености за ползването на ПТ и на съседните имоти в радиус от 1 км, произтичащи от Плана за управление на речните басейни в Дунавски район за периода 2016-2021 г. и от Плана за управление на риска от наводнения в Дунавски район за периода 2016-2021 г.

Отговорът на БД „Дунавски район“ е представен в *Приложение 2*

Пристанищен терминал „Видин -Юг“ **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 3В, т. 2 в зона за отдих и водни спортове;
- Съгласно чл.119а. ал. 1. От 3В, т. 5 Защитени територии, Зона за местообитания, Зона за птици

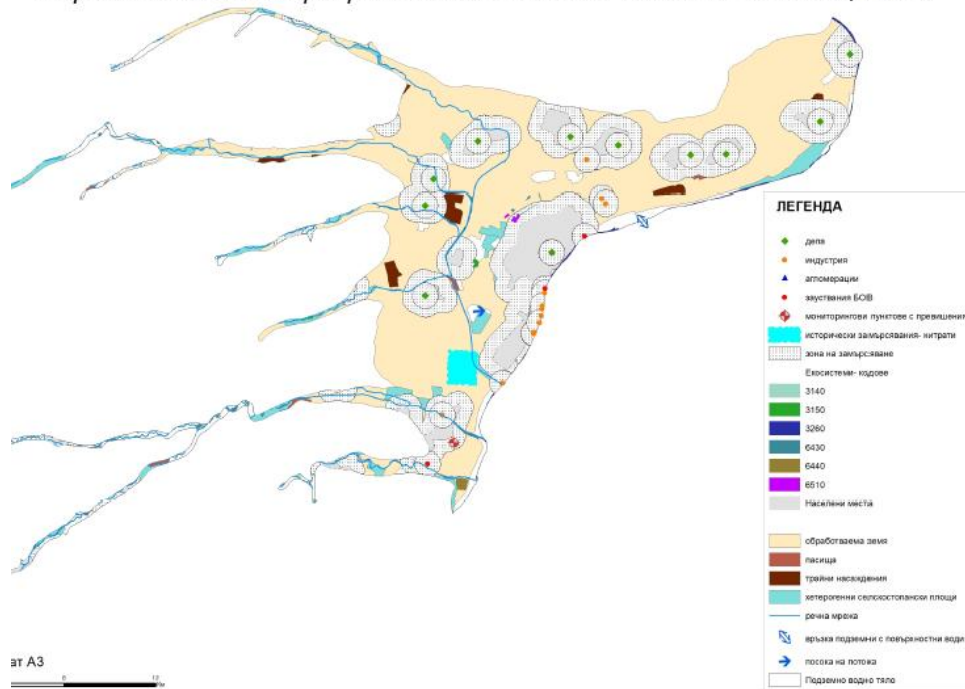
Същият **попада**:

- 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 кватерна - 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 кватерна - 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.

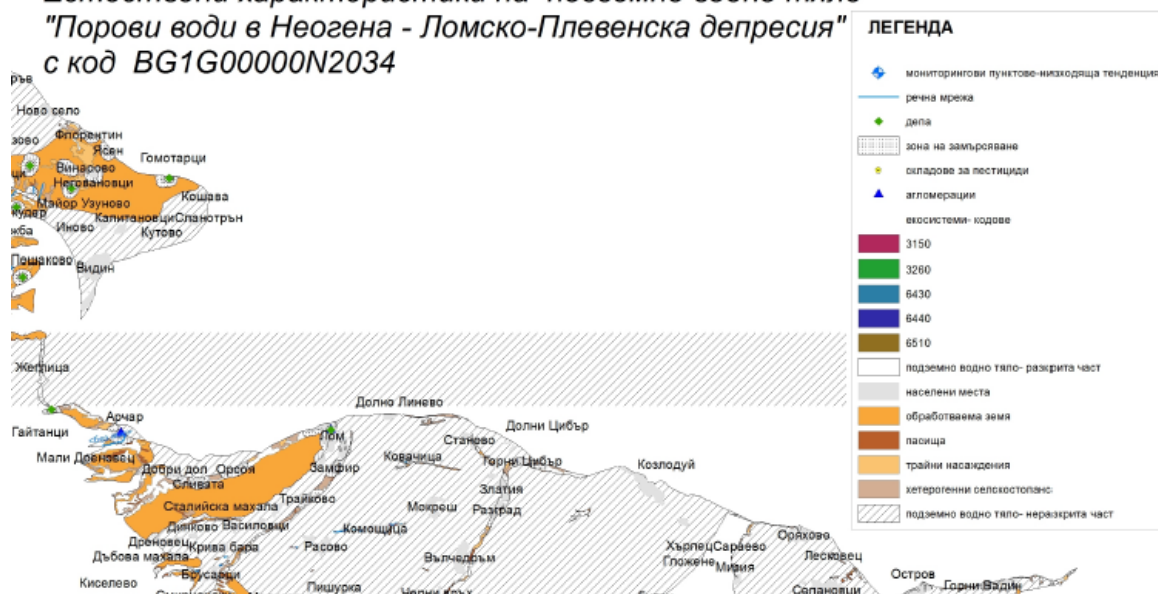
- ✓ BG1DGW00N1BP0036 - Карстови води в Ломско-Плевенска депресия. Добро състояние на ПВТ

Естествени характеристики на подземно водно тяло
"Порови води в Кватернера - Видинска низина" с код BG1G0000QAL002



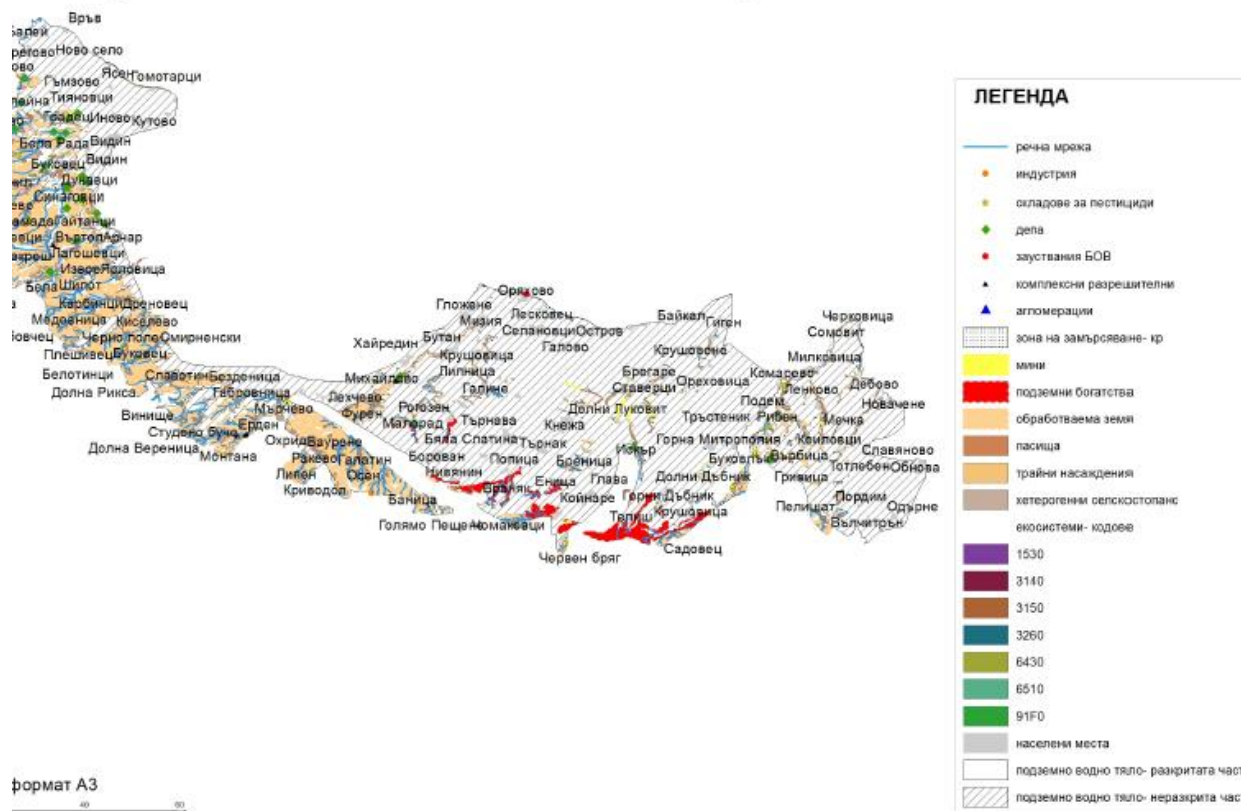
Фигура 2 Подземно водно тяло BG1DGW0000QAL002

Естествени характеристики на подземно водно тяло
"Порови води в Неогена - Ломско-Плевенска депресия"
с код BG1G00000N2034



Фигура 3 Подземно водно тяло BG1DGW00000N2034

Естествени характеристики на подземно водно тяло "Карстови води в Ломско-Плевенската депресия" с код BG1G00N1BP0036



Фигура 4 Подземно водно тяло BG1DGW00N1BP0036

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.

При товаро-разтоварни дейности на изкуствени торове се прилага технология „кораб-ел. кран-автомобил“ и не се съхраняват на територията на пристанището. Всички технологични карти за работа с тези торове съдържат подробно разписани инструкции за действие, ориентирани към опазване на околната среда и човешкото здраве. Не се допуска разпиляване, разсипване или мокрене на изкуствените торове и няма вероятност нитратни съединения от тях да попаднат във водите.

Дейностите на пристанищния терминал няма да оказват 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, регламентирани 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.

- ✓ *Уязвима зона* - Северна зона - Уязвимите зони се определят съгласно изискванията на Наредба № 2 за опазване на водите от замърсяване с нитрати от земеделски източници, с която се регламентират условия и изисквания, насочени към предотвратяване и намаляване на замърсяването на водите, с нитрати от земеделски източници.

Дейността на пристанищния терминал не е свързана със земеделски дейности и няма вероятност да окаже негативно въздействие върху уязвимите зони.

- Съгласно ЗВ, чл.119а. ал. 1. т. 4 - Зона за стопански ценни видове риби с код BG1FSWUDU000R001 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.

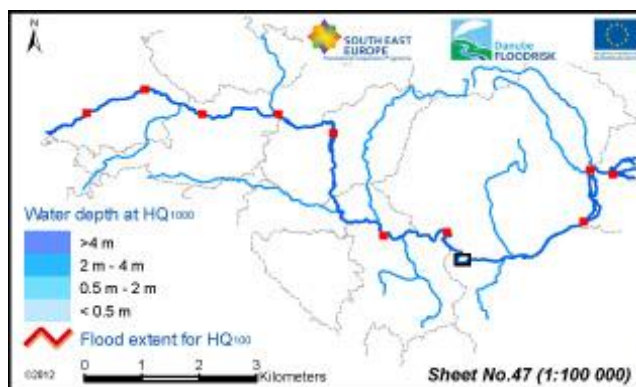
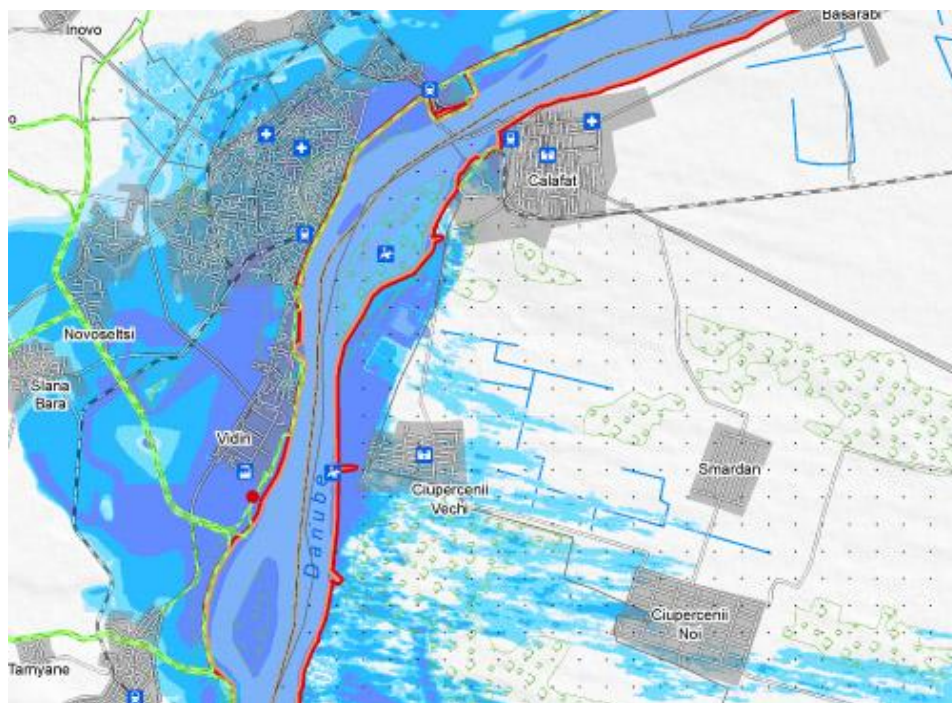
С Наредба № 4 от 20.10.2000г. се регламентират изискванията за качество на пресните води, обитавани от риби, чрез въвеждане норми за качество, с оглед на осигуряване защита на пресните води, които имат или биха имали възможност да поддържат живота на рибите (особено на тези, които са обект на стопански 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.

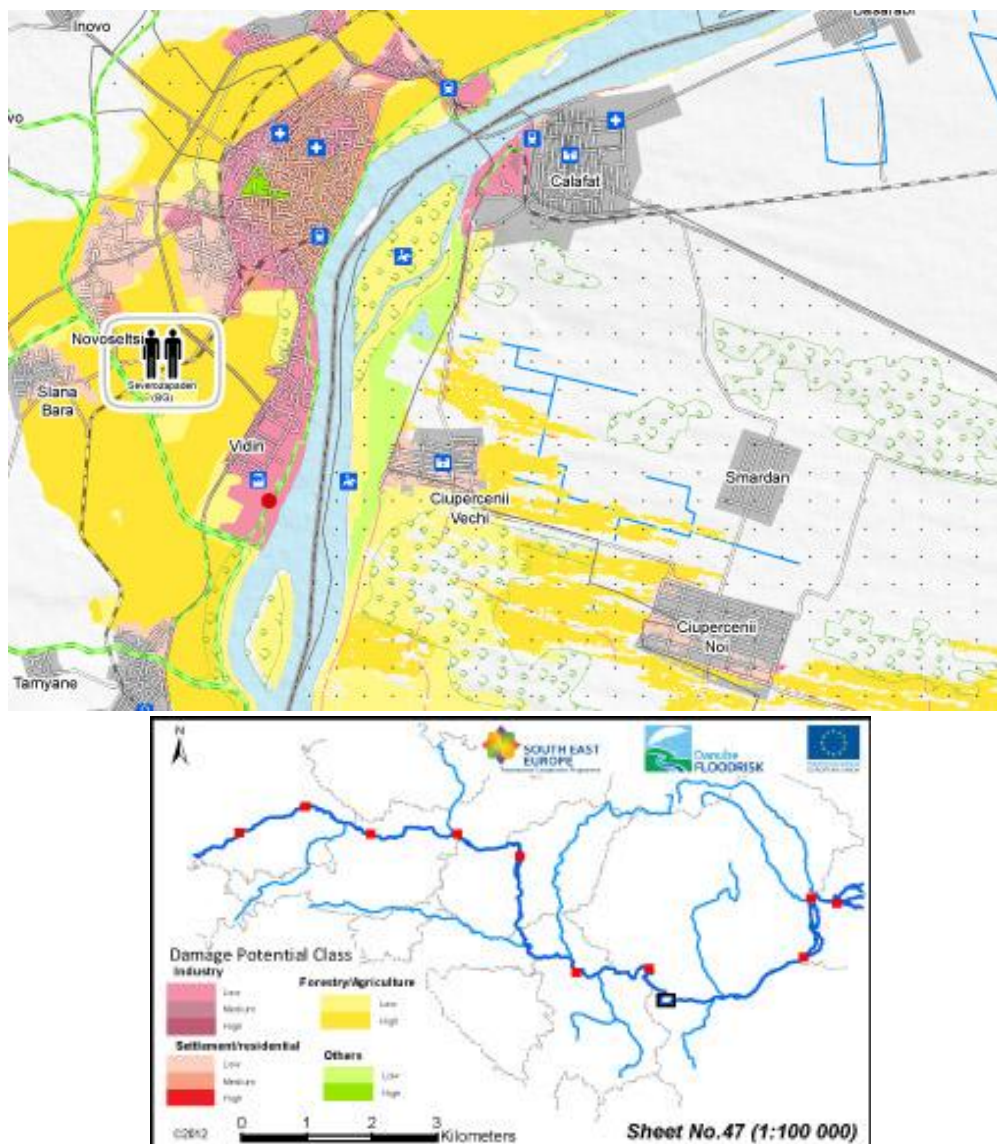
- Няма наличие на СОЗ към водоизточници за питейно-битово водоснабдяване, към настоящия момент в границите на пристанищния терминал и в радиус 1 километър около него.
- Пристанищен терминал „Видин - Юг” , съгласно Плана за управление на риска от наводнения (ПУРН) 2016 - 2021 г. попада в РЗПРН с код BG1_APSFR_DU_001 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).

Картите се изготвят за всеки от утвърдените райони със значителен потенциален риск от наводнения.



Фигура 5 Карта (с легенда) на заплахата от наводнения в района на пристанищен терминал “Видин - Юг”



Фигура 6. Карта (с легенда) на риска от наводнение на пристанищен терминал “Видин - Юг”

Районът е обособен по цялото течение в българският участък на р. Дунав от с. Ново село (област Видин) до гр. Силистра и е с обща дължина от около 472 км.

Делът на потенциално застрашените урбанизирани и индустриални територии е чувствително по-малък от застрашените земеделски земи. Независимо, че почти по цялото протежение на р. Дунав има изградена система от диги и стени за защита от наводнения, някои крайречни райони имат сравнително ниска степен на защита.

В ПУРН на Дунавски район са разгледани необходимите мерки за намаляване риска от наводнение в РЗПРН BG1_APSFR_DU_001. За крайбрежния участък на област Видин те включват следните мерки:

- Осигуряване на водозадържането при преминаване на високи води посредством създаване на управляеми полдери и малки буферни басейни в заливни тераси на реките (Мярка DAN_A.1.1.6);
- Подобряване и рехабилитиране на инфраструктурата за защита от наводнения, чрез изграждане на земно-насипна дига и комбинация (Мярка DAN_B.3.1.1), както и възстановяване на компрометирани диги (Мярка DAN_B.3.2.4);
- Изграждане на регулиращи съоръжения за изпускане на води зад дигите (Мярка DAN_B.3.2.2).

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 - Юг”.

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.

Въз основа на извършените геоложки и хидроложки проучвания не са констатирани свлачищни процеси в района на обекта.

Не са констатирани значими ерозионни процеси.

• **Почви и земеползване**

Земеползването на площадката на терминала е с трайно предназначение - Урбанизирана територия; Начин на трайно ползване : „Други промишлени територии” и определено към настоящият момент от действащия ОУП на гр. Видин, където поземленият имот ПИ 10971.510.139 (обект на концесионния договор) попада в територия „Складови дейности“, като е обозначен с пиктограмата за пристанищен терминал.

Съществуващите екологични проблеми (от значение за ГППТ „Видин - Юг”) по отношение на почвите са в резултат на дългото ползване на територията за пристанищни дейности. Това е довело до антропогенизиране на почвената покривка – утъпкана, с примеси на строителни материали, изтънял хумусен слой. Естествени почви и растителност в границите на имота не са установени.

Замърсяването към момента е свързано с остарялата и компрометирана водопроводна мрежа и липсата на канализация, което към момента води до непрекъснато макар и слабо замърсяване на почвите в обхвата на обекта (на обекта периодично работят до 3-ма души);

Биологично разнообразие

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

- ***Защитени територии и зони***

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

- ***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 - Юг” се разглежда цялата площ на терминала, както и сградите, складовите площи и съоръженията към него. 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:

- ✓ лошо техническо състояние на ВиК мрежата на терминала;
- ✓ липсва изградена битова канализационна мрежа, съответно и дъждопреливници;
- ✓ съществуващите сгради са амортизирани и остарели и не отговарят на изискванията за обслужване на административни сгради и складови бази на пристанищен терминал;
- ✓ липсва оборудване за противопожарни нужди;
- ✓ липсва система за видеонаблюдение;
- ✓ недостатъчно складови площи;

- ***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 - Юг“ не са установени наднормени шумови нива. Естеството на работата - товаро-разтоварна дейност, която се извършва в промишлена зона и далеч от всякакви чувствителни зони, както и липсата на интензивен трафик на товарни автомобили определя въздействието като пренебрежимо и в границите на работната зона.

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***

Основен проблем, имащ отношение към човешкото здраве е прахоуноса от насипните товари при подходящи атмосферни условия - силен вятър и неспазване на технологиите за товаро-разтоварни дейности. Въздействието е само върху присъстващите на територията на терминала, тъй като в близост няма жилищни или други обекти, подлежащи на здравна защита.

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

Съгласно обяснителната записка към Генерален план на пристанищен терминал „Видин-Юг“ – част от пристанище за обществен транспорт с национално значение „Видин“, на площадката на терминала ще се обработват насипни товари, които включват

основно зърнени храни и други насипни товари, като изкуствени торове, твърди минерални горива (въглища) и руди, гипс, дървен чипс и др. неопасни вещества.

Зърнените храни нямат опасни свойства и са извън обхвата на Приложение 3 на ЗООС.

Изкуствените торове представляват смесени NPK торове в насипно състояние, които 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, етиктирането и опаковането на вещества и смеси, (ОВ, L 353/1 от 31 декември 2008г.). Съответно също са извън обхвата на Приложение 3 на ЗООС.

При обработката на товарите, съдържащи торове, ще се работи в съответствие с Картите за типов технологичен процес (вж. т2.5.4. *Технологична структура и определяне на основни характеристики на структурните звена*).

Твърдите минерални горива (въглища), дървесния чипс, рудите и гипса нямат свойства, които да ги класифицират като опасни вещества в обхвата на Приложение 3 на ЗООС.

Най-близкото предприятие, класифицирано с нисък рисков потенциал по чл.103, ал.2 от ЗООС – Склад за дизел, който се доставя, съхранява и продава на клиенти и бензиностанции отстои на около 2 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 - Юг” за изпълнението на общностното законодателство в областта на околната среда:

ГППТ „Видин - Юг” 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 МТИТС-
<https://www.mtitc.government.bg/bg/category/165>)

е) наличие на алтернативи:

Пристанищен терминал „Видин – Юг” е сравнително малко речно пристанище, което може да се определи като добре структурирано. Разполага с необходимите условия за извършване на пристанищните услуги, свързани с обработката на насипни и генерални товари.

Пристанището е дадено на концесия с изискване да се оптимизира и модернизира дейността на терминала, без да се променя функционирането му. Въз основа на анализите на прогнозните количества и структурата на товарооборота, характеристиките

на отделните товари и транспортни средства и на база анализа и оценка на съществуващите пристанищни мощности и определени общи и специфични проблеми, с настоящият проект на генералния план се определят решенията за преодоляването им.

Така се извърши обосноваване на необходимостта и приоритетите за изпълнение на инвестиционната програма на Концесионера и се определят основните технически параметри и изисквания за изпълнение на обектите и съоръженията заложи в отделните инвестиционни направления.

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

Като „нулева алтернатива“ може да се определи сега съществуващото състояние, което е неприемливо и недопустимо за един съвременен пристанищен терминал, който 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, технологичните потоци, съоръженията и функционалните зони. Изпълнението на предложените мерки, инвестиции и дейности е обвързано с развитието и натоварването на пристанището във времето и с обема на работа и товаропотоците.

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

1. Част „Технологична“, която включва:

- а) прогнозите за развитие на отделните видове пристанищни дейности и услуги;
- предлаганите технологични решения, в т.ч. производствено-технологичните връзки.

2. Част „Комуникационно-транспортна“, която да включва вътрешните автомобилни пътища на пристанището, пътните подходи и връзката им с републиканската пътна мрежа;

3. Част „Техническа инфраструктура“, която да включва:

- мрежите и съоръженията на електроснабдяването;
- мрежите и съоръженията на водоснабдяването и канализацията;
- мрежите и съоръженията на топлоснабдяването, вентилацията и климатизацията;
- 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;
- вертикална планировка и настилки;

4. част „Хидротехническа“, включва:

- Да се определи носещата способност на съществуващата кейова стена и необходимо ли е нейното преустройство за осъществяване на инвестиционното намерение;
- Да се посочи използваната методика за определяне параметрите (границы и проектни дълбочини) на оперативната акватория;
- Да се определят навигационните условия в пристанищната акватория и отделните зони в нея;
- Да се представи 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 да се съобразят нормативите на чл.16, ал.4 от Наредба №10 от 31.03.2014г. за обхвата и съдържанието, изработването, одобряването и изменението на генералните планове на пристанищата за обществен транспорт.

5. 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;
- Представя 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 ГПТ „Видин – Юг“:

Транспортният сектор на Република България е от изключителна значимост за повишаване конкурентоспособността на националната икономика и за обслужване на населението. Развитието на транспортния сектор е от съществено значение и за утвърждаването на външнотърговските връзки на страната. През последните години нуждите от товарни транспортни услуги се увеличават, като успоредно с това се повишават изискванията към тяхното качество.

Министерство на транспорта, информационните технологии 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-Юг“, 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 концесионера „СКМ Порт Видин“ АД 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.), както и инвестиционно намерение за реконструкция и модернизиране на пристанищен терминал „Видин-Юг“, в това число ново функционално зонироване на територията, разширяване на зоната за съхранение на товари чрез изграждане на покрити и специализирани складове и изграждане на нови елементи на пристанищната инфраструктура, съобразени с планираните промени в структурата на товарооборота и използваните технологии за обработване на товарите.

В изпълнение на законовите изисквания е представено мотивирано становище на изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Морска администрация“, изх. № ДОК-186 от 24 юни 2019 г., за съответствието на инвестиционната инициатива на „СКМ Порт Видин“ АД с Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г., одобрена с Решение № 336 на Министерския съвет от 2017 г.

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 и във връзка със заявление №32-01-22 /11.03.2019 г. от „СКМ Порт Видин“ АД, концесионер на пристанищен терминал „Видин-Юг“ са издадени:

- заповед на МТИТС № РД-08-327/11.07.2019 г.
- заповед на МРРБ № РД-02-14-651/10.07.2019 г.

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

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

Стратегиите, плановете и програмите, които имат връзка с ГППТ „Видин-Юг” 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 в Дунавски район за периода 2016-2021 г. - съобразена е и извършената екологична оценка и издаденото от министъра на околната среда и водите Становище по екологична оценка № 9-4/2016 г.;
- Регионален план за развитие на Северозападен район за периода 2014-2020 г. съобразена е и извършената екологична оценка и издаденото от министъра на околната среда и водите Становище по екологична оценка № 4-2/2013 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

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

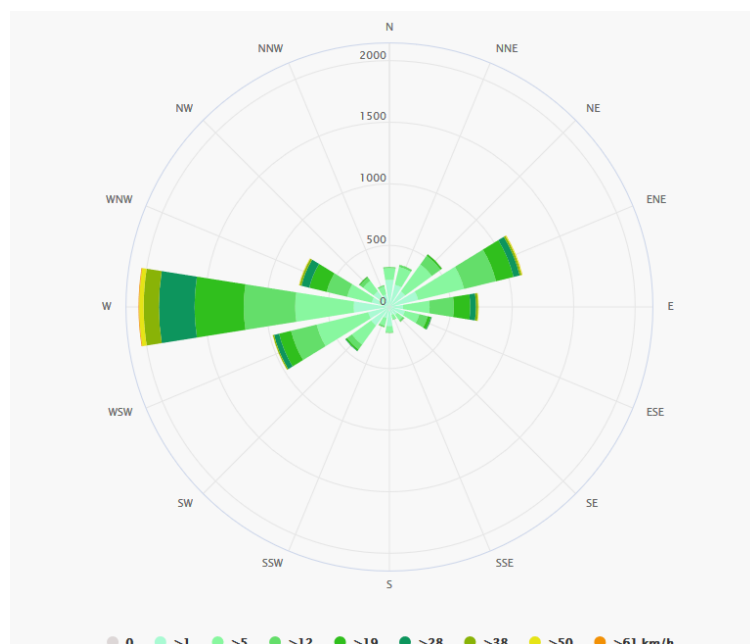
Режимът на валежите в района има подчертан континентален характер.

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 7. 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 повтораемост 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 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.

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 – ФПЧ_{10} .

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.

В приетите **Програма за намаляване нивата на ФПЧ_{10} и достигане на установените норми за съдържанието им в атмосферния въздух в община Видин за периода 2015-2020 година и ПЛАН ЗА ДЕЙСТВИЕ 2015-2020** са приети мерки, с които да се постигне СТРАТЕГИЧЕСКА ЦЕЛ: достигане на средногодишна концентрация на ФПЧ_{10} – $35 \mu\text{g}/\text{m}^3$ и не повече 80 дни в годината със средноденонощни концентрации над $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

- **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:

Съгласно информацията получена по ЗДОИ от БДДР (*Приложение 2*) в обхвата на обекта радиус от 1 км около него попадат следните повърхностни водни тела.

Таблица 2. Повърхностни водни тела

Код на ВТ	Име на Воден обект	Географски обхват
BG1WO200R004	ТОПОЛОВЕЦ	р. Тополовец след язовир Кула до устие. вкл. притоци - р. Делейнска и р. Габровска с Полянска
BG1DU000R001	ДУНАВ	р. Дунав от границата при Ново село до границата при Силистра

Водните тела включват р. Дунав и р. Тополовец, която е десен приток на р. Дунав и първата от поречията западно от р. Огоста

Акваторията на пристанищните терминали Видин попада в повърхностното водно тяло BG1DU000R001 - река Дунав от границата при Ново село до границата при Силистра. Съгласно ПУРБ в Дунавски район за периода 2016-2021 г. е определено като силно модифицирано водно тяло /СМВТ/ и е оценено с умерен екологичен потенциал. Водното тяло е трансгранично между България и Румъния и оценката на състоянието се извършва съгласувано с оценката от румънска страна. Химичното състояние е оценено като непостигащо добро, поради измерени високи концентрации от трихлорметан /HCl3/ на румънския бряг. На българския бряг няма установено такова замърсяване.

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 Тополовец извира под името Мостище на 1.75 км североизточно от височината Връшка чука, Западен Предбалкан. Долното ѝ течение във Видинската низина е коригирано. Дължина ѝ е 67.6 км, а водосборната площ 582.8 км².

През летните месеци реката пресъхва. Долното ѝ течение (след село Акациево) е коригирано с водозащитни диги. В горното ѝ течение, в близост до град Кула е изграден язовир „Кула“, използващ се за напояване и водоснабдяване.

Река Тополовец е в добро екологично състояние/потенциал и няма данни за химичното състояние.

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-Юг“ 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

По отношение на ПВТ с код BG1G0000QAL002 (Порови води в Кватернера - Видинска низина) оценката за химичното състояние е ЛОШО. Състоянието на зоната за защита на подземните води (ЗЗПВ) също е оценено като ЛОШО.

По отношение на ПВТ с код BG1G00000N2034 (Порови води в Неогена - Ломско-Плевенска депресия) оценката за химичното състояние е ЛОШО. Състоянието на ЗЗПВ също е оценено като ЛОШО.

По отношение на ПВТ с код BG1G000N1BP036 (Карстови води в Ломско-Плевенската депресия) оценката за химичното състояние е ДОБРО.

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”. Картите на заплаха и риска от наводнения показват, че пристанищния терминал попада в граници на заливане при наводнения с вероятност на настъпване 30 г. (за река Дунав), 100 г. и 1000 г.

В Програмата от мерки към Плана за управление на риска от наводнения в Дунавски район за периода 2016-2021 г. не са посочени конкретни мерки за пристанищния терминал. Терминалът работи от десетки години като товарно пристанище и няма промяна в неговия статут. Няма промяна в дейностите и действията, които са се извършвали и до момента.

Карти на РЗПРН са дадени в *т. 1. Характеристика на ГППТ „Видин - Юг” относно; подточка г) екологични проблеми от значение за ГППТ „Видин - Юг”.*

Към момента няма данни за последици и негативни въздействия върху пристанищния терминал, вследствие на „високи” води в р. Дунав.

- ***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 делувиялни 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 м. 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.

Дългото ползване на територията за пристанищни дейности е довело до антропогенизиране на почвената покривка – утъпкана, с примеси на строителни материали и изтънял хумусен слой. 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 съоръженията на пристанищния терминал е налична тревна растителност единствено в свободните от застрояване площи.

Животински свят

На територията на пристанищния терминал не са установени местообитания на животински видове.

Защитени зони от екологичната мрежа „Натура 2000“:

Пристанищен терминал Видин -Юг не попада на територията на защитени зони. Най-близките защитени зони са Оризището, с код BG0000524 по Директива за местообитанията, отдалечена на над 6000 м северозападно от терминала.



Фигура 8. Местоположение на ПТ „Видин-Юг“ спрямо ЗЗ „Оризището“

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 промишлен 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.

- **Материални активи**

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

- **Отпадъци**

Деятелностите по управлението на отпадъците включват организация по събиране, транспортиране и депониране на различни видове отпадъци.

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

Имотът се намира в регулационните граници на населеното място и е обхванат от системата за организирано сметосъбиране и сметоизвозване на строителни и битови отпадъци за територията на община Видин.

Към момента няма и не се предвижда и в бъдеще приемането и обработването на санитинни води на пристанищен терминал „Видин – Юг“. Възможно е генерирането на други отпадъци резултат от корабоплавателна дейност, но тяхното приемане и обработване не налага проектиране и изграждане на трайно прикрепени към терена приемни съоръжения.

Мобилните приемни съоръжения за отпадъци, резултат от корабоплавателна дейност, както и всички процедури по тяхното приемане, събиране, съхранение и предварително обработване са предмет на **Плана за приемане и обработване на отпадъци**.

Съгласно Чл. 19, т.2 на НАРЕДБА № 9 от 17 октомври 2013 г. за изискванията за експлоатационна годност на пристанищата и специализираните пристанищни обекти, всяко пристанище трябва да разполага със план за приемане и обработване на отпадъците.

Съгласно чл.22 за пристанищата за обществен транспорт с национално значение се изготвя от Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ и се одобрява от изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Морска администрация“(чл.23).

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 - Юг”, 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.

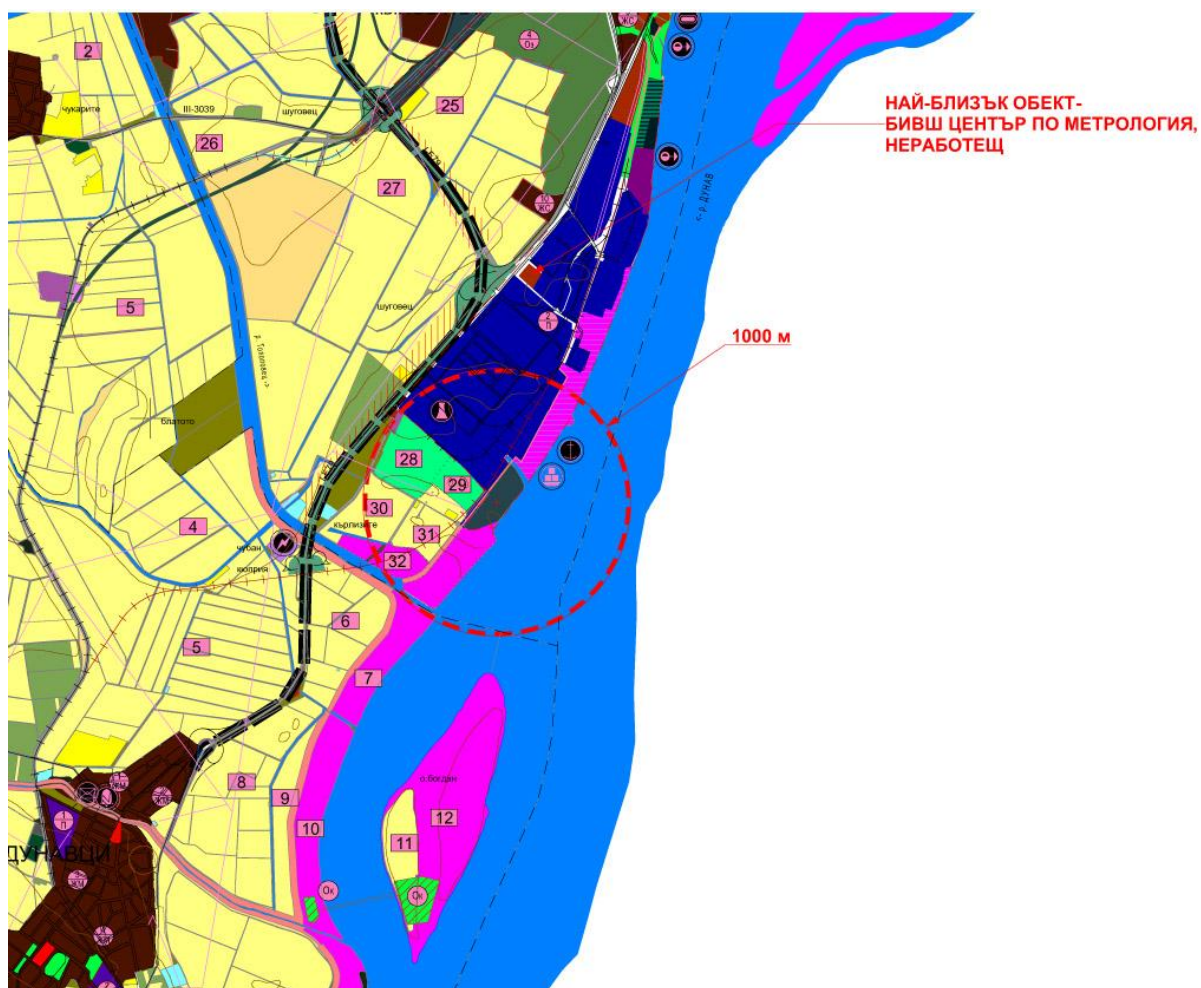
- ***Вредни физични фактори/Шум, вибрации, лъчения***

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 към момента не е установена като източник на наднормени шумови нива.

Най-близко разположената до терминала ползвана сграда (Център по метрология - бивш, неработещ) на отстояние по-голямо от 1 км



Фигура 9. Най-близка сграда до пристанищен терминал “Видин - Юг”

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 2020 година, актуалните данни за населението и здравния му статус в област и град Видин са следните:

Общ брой на населението за област Видин е 82 835 души, от които 52 554 в гр. Видин /към 31.12.2019г./.

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.

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. Според данните за разпределението на населението по възраст в навършени години към 31.12.2019 г., в групата между 60 и 0 години мъжете са 8382, докато жените са 13 996. 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. Населението е намаляло за една година с 1 374 души.

Таблица № 4. Структура на обща смъртност по причини

Причини за смъртта, МКБ - X ревизия, "Европейски съкратен списък" ¹	Видин		
	общо	мъже	жени
Общо	2 292.2	2 342.2	2 244.7
Клас I Някои инфекциозни и паразитни болести (A00-B99)	4.8	4.9	4.7
Туберкулоза (A15-A19, B90)	1.2	2.4	-
Болест, предизвикана от вируса на човешкия имунодефицит (HIV) (B20-B24)	-	-	-
Вирусен хепатит (B15-B19), B94.2	1.2	-	2.3
Други инфекциозни и паразитни болести (A00-A09, A20-B09, B25-B89, B91-B94.1, B94.8-B99)	2.4	2.4	2.3
Клас II Новообразувания (C00-D48)	324.4	372.0	279.1
Злокачествени новообразувания (C00-C97)	324.4	372.0	279.1
Злокачествени новообразувания на устните, устната кухина и фаринкса (C00-C14)	4.8	9.8	-
Злокачествено новообразувание на хранопровода (C15)	6.0	7.3	4.7
Злокачествено новообразувание на стомаха (C16)	15.5	24.5	7.0
Злокачествено новообразувание на дебелото черво (колон), ректума и ануса (C18-C21)	53.7	56.3	51.2
Злокачествено новообразувание на черния дроб и интрахепаталните жлъчни пътища (C22)	14.3	19.6	9.3
Злокачествено новообразувание на панкреаса (C25)	15.5	19.6	11.6
Злокачествено новообразувание на ларинкса (C32)	7.2	14.7	-
Злокачествено новообразувание на трахеята, бронхите и белия дроб (C33-C34)	53.7	85.7	23.3
Злокачествен меланом на кожата (C43)	4.8	2.4	7.0
Злокачествено новообразувание на млечната жлеза (C50)	28.6	2.4	53.5

Причини за смъртта, МКБ - X ревизия, "Европейски съкратен списък" ¹	Видин		
	общо	мъже	жени
Злокачествено новообразувание на шийката на матката (цервикс) (C53)	9.5	-	18.6
Злокачествено новообразувание на тялото на матката (C54-C55)	7.2	-	14.0
Злокачествено новообразувание на яйчника (C56)	7.2	-	14.0
Злокачествено новообразувание на простатата (C61)	22.7	46.5	-
Злокачествено новообразувание на бъбрека, с изключение на бъбречното легенче (C64)	8.3	7.3	9.3
Злокачествено новообразувание на пикочния мехур (C67)	10.7	17.1	4.7
Злокачествено новообразувание на главния мозък и други части на централна та нервна система (C70-C72)	17.9	22.0	14.0
Злокачествено новообразувание на главния мозък и други части на щитовидната жлеза (C73)	-	-	-
Болест на 'Hodgkin и лимфоми (C81-C86)	3.6	2.4	4.7
Левкемия (C91-C95)	2.4	4.9	-
Други злокачествени новообразувания на лимфната, кръвотворната и сродните им тъкани (C88, C90, C96)	2.4	-	4.7
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)	28.6	29.4	27.9
Новообразувания in situ, доброкачествени новообразувания и новообразувания с неопределен или неизвестен характер (D00-D48)	-	-	-
Клас III Болести на кръвта, кръвотворните органи и отделни нарушения, включващи имунния механизъм (D50-D89)	2.4	2.4	2.3
Клас IV Болести на ендокринната система, разстройства на храненето и на обмяната на веществата (E00-E89)	22.7	19.6	25.6
Захарен диабет (E10-E14)	21.5	19.6	23.3
Други ендокринни, хранителни и метаболитни разстройства (E00-E07, E15-E89)	1.2	-	2.3
Клас V Психични и поведенчески разстройства (F01-F99)	2.4	4.9	-
Деменция (F01, F03)	-	-	-
Злоупотребата с алкохол (включително алкохолна психоза) (F10)	-	-	-
Наркотична зависимост, токсикомания (F11-F16, F18-F19)	-	-	-
Други психични и поведенчески разстройства (F04-F09, F17, F20-F99)	2.4	4.9	-
Клас VI, VII, VIII Болести на нервната система и сетивните органи (G00- H95)	29.8	34.3	25.6
Болест на Parkinson (G20)	16.7	19.6	14.0
Болест на Алцхаймер (G30)	-	-	-
Други заболявания на нервната система и сетивните органи (G00-G12, G14, G21-G25, G31-H95)	13.1	14.7	11.6
Клас IX Болести на органите на кръвообращението (I00-I99)	1 424.0	1 368.1	1 477.1
Ишемична болест на сърцето (I20-I25)	293.4	301.0	286.1
Остър инфаркт на миокарда (I21-I22)	53.7	73.4	34.9
Други форми на ишемична болест на сърцето (I20, I23-I25)	239.7	227.6	251.2
Други болести на сърцето (I30-I51)	319.6	310.8	328.0
Мозъчносъдови болести (I60-I69)	528.3	496.8	558.3
Други болести на органите на кръвообращението (I00-I15, I26-I28, I70-I99)	282.6	259.4	304.7
Клас X Болести на дихателната система (J00-J99)	90.6	117.5	65.1

Причини за смъртта, МКБ - X ревизия, "Европейски съкратен списък" ¹	Видин		
	общо	мъже	жени
Грип (J09-J11)	-	-	-
Пневмония (J12-J18)	27.4	36.7	18.6
Хронични болести на долните дихателни пътища (J40-J47)	48.9	68.5	30.2
Астма (J45-J46)	-	-	-
Други хронични болести на долните дихателни пътища (J40-J44, J47)	48.9	68.5	30.2
Други болести на дихателната система (J00-J06, J20-J39, J60-J99)	14.3	12.2	16.3
Клас XI Болести на храносмилателната система (K00-K92)	97.8	127.3	69.8
Язва на стомаха, на дванадесетопръстника, гастроеюнална язва (K25-K28)	8.3	4.9	11.6
Цироза, фиброза и хроничен хепатит на черния дроб (K70, K73-K74)	40.5	71.0	11.6
Други болести на храносмилателната система (K00-K22, K29-K66, K71-K72, K75-K92)	48.9	51.4	46.5
Клас XII Болести на кожата и подкожната тъкан (L00-L99)	-	-	-
Клас XIII Болести на костно-мускулната система и на съединителната тъкан (M00-M99)	-	-	-
Ревматоиден артрит и артрози (M05-M06, M15-M19)	-	-	-
Други увреждания на костно-мускулната система и на съединителната тъкан (M00-M02, M08-M13, M20-M99)	-	-	-
Клас XIV Болести на пикочо-половата система (N00-N99)	48.9	48.9	48.8
Болести на бъбреците и уретера (N00-N29)	48.9	48.9	48.8
Други болести на пикочо-половата система (N30-N99)	-	-	-
Клас XV Бременност, раждане и послеродов период (O00-O99)	-	-	-
Клас XVI Някои състояния, възникващи през перинаталния период (P00-P96)	2.4	4.9	-
Клас XVII Вродени аномалии (пороци на развитието), деформации и хромозомни аберации (Q00-Q99)	1.2	-	2.3
Клас XVIII Симптоми, признаци и отклонения от нормата, открити при клинични и лабораторни изследвания, неклассифицирани другаде (R00-R99)	193.2	164.0	221.0
Внезапна смърт на кърмаче (R95)	-	-	-
Недобре определени и неуточнени причини за смърт (R96-R99)	41.7	58.7	25.6
Други симптоми, признаци и отклонения от нормата, открити при клинични и лабораторни изследвания, неклассифицирани другаде (R00-R94)	151.5	105.2	195.4
Клас XX Външни причини за заболяемост и смъртност (V01-Y98)	47.7	73.4	23.3
Злополуки (V01-X59, Y85-Y86)	33.4	51.4	16.3
Транспортни злополуки (V01-V99, Y85)	7.2	14.7	-
Падания (W00-W19)	8.3	12.2	4.7
Случайно удавяне и потъване във вода (W65-W74)	1.2	2.4	-
Случайно отравяне и въздействие на отровни вещества (X40-X49)	3.6	7.3	-
Други злополуки (W20-W64, W75- X39, X50-59, Y86)	13.1	14.7	11.6
Умишлено самонараняване (X60-X84, Y87.0)	14.3	22.0	7.0
Нападение (X85-Y09, Y87.1)	-	-	-
Нараняване с неопределени намерения (Y10-Y34, Y87.2)	-	-	-
Други външни причини за травми и отравяния (Y35-Y84, Y88-Y89)	-	-	-

От регистрираните до 31.12.2019 г. общо 2292 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 - 1424 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, обездвижване, 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

- **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 2000 m от границите на пристанищен терминал „Видин-Юг“. На следващата фигура е представено местоположението на двете предприятия:



Фигура 10. Отстояние между Пристанищен терминал „Видин-Юг“ и „ОМВ България“ ООД

Съгласно информация на писмо с изх. № ЕО-8/22.04.2020 г. границите на безопасни зони около предприятието с нисък рисков потенциал достигат до 550 m от резервоарното стопанство за дизелово гориво. Предвид неколккратно по-голямото разстояние на пристанищен терминал „Видин-Юг“ (над 2000 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-Юг“ не предвиждат употреба, съхранение или производство на опасни вещества в обхвата на Приложение 3 на ЗООС. Съответно на територията на пристанищен терминал „Видин-Юг“ не е възможно да възникне голяма авария по смисъла на §1, т. 54а) от ЗООС. Дейностите в обхвата на Генералния план на пристанищен терминал „Видин-Юг“ – част от пристанище за обществен транспорт с национално значение „Видин“ 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-Юг“ 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 необходимо разработване на Аварийен план за действие при бедствия и аварии, който да е съобразен с План за защита при бедствия и аварии на община Видин и съгласуван с ДППИ.

- **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 ремонтите и строителството на складовите и административни сгради, както и ремонта на канализационна инфраструктура, атмосферният въздух ще се замърсява с прах и отпадъчни газове от работата на ДВГ на строителната техника, при извършване на изкопни работи, товаро-разтоварни работи на насипни строителни материали и строителни отпадъци.

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 временно и напълно обратимо въздействие за периода на строителството.

Въздействие по време на фазата на експлоатация

По време на експлоатацията се очаква епизодично и слабо въздействие върху атмосферния въздух, само при товаро-разтоварни дейности с насипни материали, основно при силен вятър. Специфичната технология и организация на процесите в едно такова съоръжение може да сведе до минимум въздействията върху атмосферния въздух. Обектът е отдалечен и няма връзка с населеното място и жилищните райони, което допълнително определя въздействието като незначително.

Посоченото въздействие ще има локален ефект на и около площадката на дейностите и в обхвата на пристанищния терминал. Поради преобладаващите североизточни ветрове в региона, както и сравнително ниската повтораемост на тихо време и значителната скорост на вятъра през зимните месеци се очаква емисиите на замърсителите на атмосферния въздух да се разсейват бързо.

Заключение за въздействието

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

- ✓ по вид – преки и косвени в зависимост от дейностите;
- ✓ по характер – незначителни отрицателни;
- ✓ по продължителност – за периода на концесията и след това;
- ✓ по териториален обхват – локален, в границите на пристанищния терминал;
- ✓ по честота – временно в периодите на строителството и по време на експлоатация - само при работа с насипни товари и при движение на транспортни средства, което е силно ограничено;

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;

- По време на строителните работи да не се допуска извънгабаритно товарене на ППС с насипни материали (пясък, земни маси и пр.);

- При извършването на строителните работи да не се допуска да работят пътни строителни машини и ППС с неизправни двигатели с вътрешно горене.

- **Води**

Въздействие по време на строителната фаза

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

- Много ниска степен на вероятност от замърсяване;
- Краткотрайна продължителност;
- Еднократност на дейността;
- Необратима;

Повърхностните води на практика не са застрашени, тъй като няма строителни дейности в близост до тях. Предвидената канализация за отвеждането на атмосферните води от терена на терминала ще даде косвено положително въздействие върху тях в сравнение със съществуващото състояние.

- Много ниска степен на вероятност от замърсяване;
- Продължителност – не се въздейства;
- Честота - не се въздейства;
- Обратимост - не се въздейства;

Въздействие по време на фазата на експлоатация

Подземни води

- Много ниска степен на вероятност от замърсяване;
- Продължителност – не се въздейства;
- Честота - не се въздейства;
- Обратимост - не се въздейства;
- Кумулативност - не се очаква.

Повърхностните води

- Ниска степен на вероятност от замърсяване;
- Продължителност – постоянна;
- Честота – постоянно;
- Необратимост на процеса;

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, складови площи, пътни настилки или инфраструктура и елементи от канализационната система или водопроводи от водоснабдителната система.

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

Състоянието на повърхностните води ще се подобри след изграждане на канализационната система на обекта.

Производствени отпадъчни води не се формират.

Необходимост от мерки за ограничаване на въздействието

Основните мерки, които могат да се препоръчат са:

- Спазване на технологиите на товарно-разтоварните дейности, поддръжка на площадките в близост до корабните места и поддръжка на канализацията в добро състояние.

- **Земни недра**

Въздействие по време на строителната фаза

Земните недра се засягат в ограничена степен главно по време на строителството, като това въздействие е незначително и е до дълбочината на фундиране. Излишните количества земна и скална маса се извозват на депа или участъци за запълване указани от Общината .

- Много ниска степен на вероятност от замърсяване;
- Краткотрайна продължителност;
- Еднократност на дейността;
- Необратима;

Въздействие по време на фазата на експлоатация

- Много ниска степен на вероятност от замърсяване;
- 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.

Пряко и дифузно замърсяване на почви и води в рамките на отредените терени поради липса на канализация.

При всички видове ново строителство в имота , високо и ниско, когато се отнема хумусен пласт, той ще се депонира в депо за хумус , указано от Общината .

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

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

Въздействие по време на експлоатацията

Пряко и дифузно замърсяване на почви и води в рамките на отредения терен при някои товаро-разтоварни дейности

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

- вероятност – ниска докато трае експлоатацията на пристанищния терминал.
- продължителност – краткотрайна, в рамките на времето на товарене-разтоварване;
- честота – ниска

- обратимост – ограничена , по териториален обхват

Заключение за въздействието

Почвите са подложени от години на деградационни процеси като резултат от дейностите свързани с експлоатацията на пристанището.

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.

Възможно е да се получат негативни въздействия по време на експлоатацията на терминала, свързани с евентуални аварии на територията му с товарни камиони, пристанищни съоръжения или природни бедствия (например земетресения, наводнения).

Тези отрицателни въздействия ще бъдат преки, краткотрайни и обратими, с ограничен териториален обхват и ниска степен в обсега на площадката на пристанищния терминал. Общо се оценяват като незначителни.

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 работа, тъй като всички дейности се извършват върху вече усвоен промишлен терен. Ще бъдат унищожени малки площи с тревна растителност в периферията територията на терминала и в обхвата на местата предвидени за изграждане на паркинги. Към момента на тези места няма настилка или тя е компрометирана и е в много лошо състояние, което е предпоставка за развитие на тревна растителност.

Въздействието ще е краткосрочно, а озеленяването на терена при архитектурното решение на обекта, ще гарантира възстановяването на растителността и нейната поддръжка. Други въздействия върху растителността не се очакват.

Въздействието ще е краткосрочно, еднократно и обратимо.

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 животински видове в границите на пристанищната територия на терминала.

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- Юг

- **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.

Въздействие по време на експлоатацията

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

Заключение 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.

Заключение 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 третирани 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 на складовете и другите 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

- степен на въздействието: незначителна (при спазване на нормативните изисквания);

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 се прогнозира да бъдат следните.

- Код 16.01.99 - отпадъци, неупоменати другаде (производствени отпадъци). Те са продукт на самия технологичен процес при обработката на корабите и различните видове транспортни средства. Формират се в резултат на товаро-разтоварната дейност на корабите на кейовите места, складовите райони и сухопътните средства, посещаващи територията на пристанището. Представяват физическа смес от товара, укрепващи материали, кал, пръст, прах и др. Намират се в твърдо и полутвърдо състояние;
- Код 20.03.01 - Смесени битови отпадъци. Формират се от експлоатацията на плавателните средства, посещаващи пристанището, в резултат на нормалната служебна дейност и бит на екипажите. Представяват остатъци от кухненски отпадъци, опаковки и др. Имат органичен и неорганичен характер. Съгласно изискванията на международната конвенция MARPOL 73/78 те се събират разделно в три групи: хранителни, пластмасови и други отпадъци. Съхраняват се в полиетиленови торби на борда на кораба и се предават за третиране съгласно плана за приемане и обработване на отпадъците. Смесени битови отпадъци се формират и от работещите на територията на пристанището;
- Код 13.01.13* - Други хидравлични масла. Формират се от експлоатацията на различни хидравлични механизми и системи на транспортни и транспортно-подемни машини и съоръжения. Представяват отработени хидравлични масла, примесени с твърди примеси и вода;
- Код 13.02.08* - Други моторни, смазочни и масла за зъбни предавки. Формират се от различни двигатели, механизми и системи при експлоатацията на МПС, транспортно-подемни машини и съоръжения. Представяват течни фази от отработени масла, примесени с метални стружки, механични примеси и вода;

- Код 17.04.07 - Смес от метали. Представяват негодни за употреба агрегати, части, конструкции и съоръжения от метали;
- Код 20.01.01 - Хартия и картон. Формират се от нормалната служебна дейност и бит на екипажите на плавателните средства;
- Код 20.01.02 - Стъкло. Формира се от МПС, пристанищното оборудване, нормалната служебна дейност и бит на екипажите на плавателните средства;
- Код 20.01.36 - Излязло от употреба електрическо и електронно оборудване, различно от упоменатото в 20.01.21*, 20.01.23* и 20.01.35*. Представяват електротехнически и електронни съоръжения, механизми и системи, дефектирали, морално остарели или неефективни за употреба;
- Код 15.01.06 - Смесени опаковки. Формират се от товаро-разтоварната дейност (укрепване, държане на товари и др.). Състоят се от целулоза, пластмаси и дърво.

Дейността по приемане и последващо третиране на отпадъците, генерирани на пристанищен терминал "Видин – Юг", 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 пристанищен терминал "Видин – Юг", 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.

-вид на въздействието: пряко (директно от отпадъците); и косвено (чрез въздействието върху друг компонент на околната среда);

-продължителност на въздействието: дългосрочно (при регламентирани съоръжения и управление на отпадъците, съгласно приетите Планове);

-честота на въздействието: постоянно (отпадъци се генерират при всекидневната дейност)

-степен на въздействието: незначителна (при спазване на нормативните изисквания);

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-Юг“ няма да има допълнително натоварване на околната среда или риск за човешкото здраве от радиация и вредни лъчения.

Заключение 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 съществения 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. В близост няма зони, подлежащи на здравна защита. Самата дейност не е свързана с генериране на наднормени шумови нива. Няма интензивен трафик на територията на терминала.

Заключение 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, етикетирането 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 - Юг”, 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 регламентираните 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 - Юг“ 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 - Юг“, 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 натоварен 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 47 902 м² и протежение на 200 м от бреговата ивица на р. Дунав е отдалечен от населената част на гр. Видин, обособен в промишлената зона на града.

На територията на терминала в най-натоварения момент няма да има повече от 40-50 човека, в което се включва работници в складовите площи и товаро-разтоварни съоръжения, охрана, администрация, корабен персонал и шофьори на товарни камиони.

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 - Юг“ 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-Юг“;
- Приложение № 2 Информация за зони за защита на водите повърхностни, подземни водни тела и учредени СОЗ от БД ДР;
- Приложение № 3 Проект на ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН на пристанищен терминал „ВИДИН-ЮГ“ – 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-Юг“, 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-Юг“ 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.

ДА

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

НЕ

☐ Желая решението да бъде получено чрез лицензиран пощенски оператор.

ДА

Дата: 11.09.2010 г.

Възложител:.....

(подпис /печат)

