



ДЪРЖАВНО ПРЕДПРИЯТИЕ „ПРИСТАНИЩНА ИНФРАСТРУКТУРА“
ГЛАВНО УПРАВЛЕНИЕ – СОФИЯ

София 1574, бул. „Шипченски проход“ № 69, e-mail: office@bgports.bg, тел.: +359 2 807 9999, факс: +359 2 807 9966

ДО
МАНОЛ ГЕНОВ
МИНИСТЪР НА ОКОЛНАТА
СРЕДА И ВОДИТЕ
БУЛ. „КНЯГИНЯ МАРИЯ ЛУИЗА“ №22
ГР. СОФИЯ

На Ваш Изх.№ ЕО-49/04.09.2024 г.

ИСКАНЕ

за преценяване на необходимостта от извършване на екологична оценка (ЕО)

от Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“, ЕИК 130316140

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ГЕНОВ,

Моля да ми бъде издадено решение за преценяване на необходимостта от екологична оценка на **проект на Генерален план на пристанище за обществен транспорт Бургас по смисъла на чл. 106а от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗМПВВПРБ)¹.**

Във връзка с това представям следната информация по чл.8а, ал.1 от Наредбата за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми (Наредбата за ЕО):

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

Име: Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“

Пълен пощенски адрес: гр. София 1574, бул. „Шипченски проход“ № 69

Телефон: +359 2 807 9999, факс: +359 2 807 9966, ел. поща (e-mail): office@bgports.bg

Лице за връзка: **Димитър Сотиров**

Телефон: +359 899 914 040, ел. поща (e-mail): d.sotirov@multi-ecoconsult.com

2. Обща информация за предложения план:

а) Основание за изготвяне на плана - нормативен или административен акт:

Проектът на Генерален план на пристанище за обществен транспорт Бургас е изготвен на нормативно основание чл.106а от ЗМПВВПРБ, **в изпълнение на изискванията за**

¹ В периода от внасяне на Уведомлението за ЕО до изготвяне на настоящото Искане за преценяване на необходимостта от извършване на ЕО, проектът на Генерален план е актуализиран (към настоящото Искане е приложен проекта на Генералния план, ревизия 6 от Февруари, 2025 г.)

осигуряване на безпрепятствен достъп по суша и вода до всички пристанища (морски пристанища Варна и Бургас) в обхвата на Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС (ОВ, L 348/1 от 20 декември 2013 г.).

Административният акт, въз основа на който се разработва Генералния план, е Заповед № РД-08-553/20.10.2022 г. (МТС) № РД-02-14-985/14.10.2022 г. (МРРБ) за разрешаване изработването на проект на Генерален план по чл.106а от ЗМПВВППРБ (*копие на заповедта е предоставено на МОСВ с уведомлението, на предходния етап от процедурата*). Съгласно заповедта се разрешава изработването на *Генерален план на пристанище за обществен транспорт Бургас по смисъла на чл. 106а от ЗМПВВППРБ - подробен устройствен план - план за регулация и застрояване за пристанищната територия, за осигуряване на инфраструктурата за достъп по суша и парцеларен план за пристанищната акватория.*

б) Период на действие и етапи на изпълнение на плана:

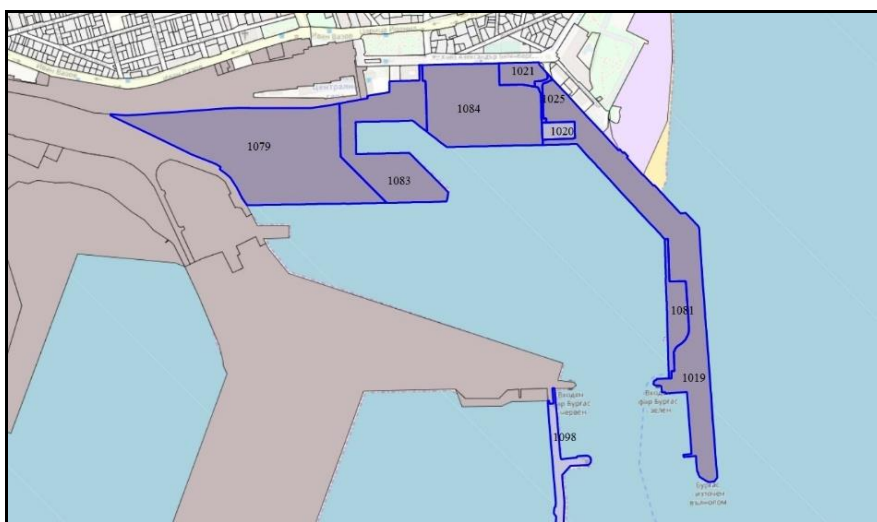
За Генералния план няма нормативно определен период на действие, нито етапност на изпълнение.

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

Генералният план се изготвя за пристанище за обществен транспорт Бургас по смисъла на чл.106а от ЗМПВВППРБ, определена със Заповед № РД-08-19/21.01.2021 г. на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, и Заповед № РД-08-553/20.10.2022 г. (МТС) № РД-02-14-985/14.10.2022 г. (МРРБ), като **предмет на плана са акваторията за достъп по море и терените за сухопътен достъп на пристанищните терминали**, както следва:

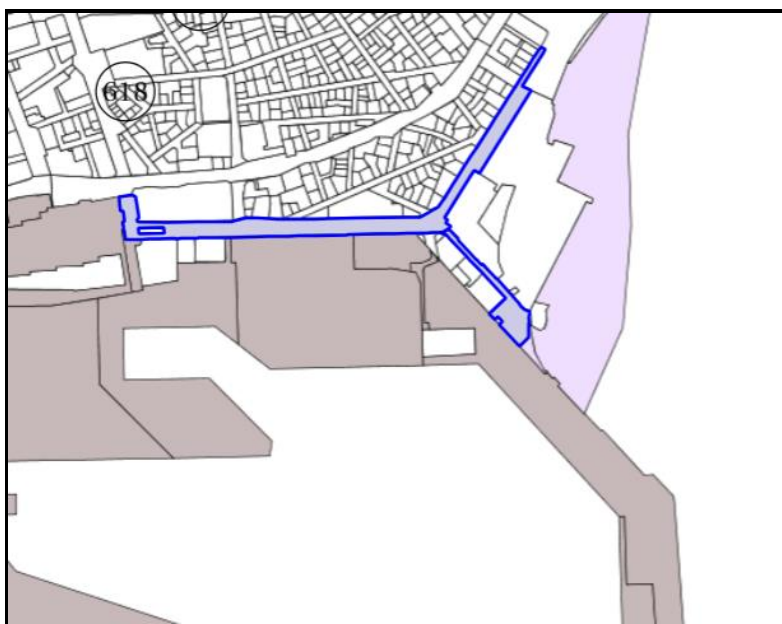
1) Пристанищен терминал Бургас-изток-1:

Територията на терминала включва поземлени имоти (ПИ) с идентификатори: 07079.618.1019, 07079.618.1081, 07079.618.1020, 07079.618.1021, 07079.618.1025, 07079.618.1084, 07079.618.1083, 07079.618.1079, 07079.618.1098 по кадастралната карта и кадастралните регистри на град Бургас, община Бургас – **Фиг. 1:**



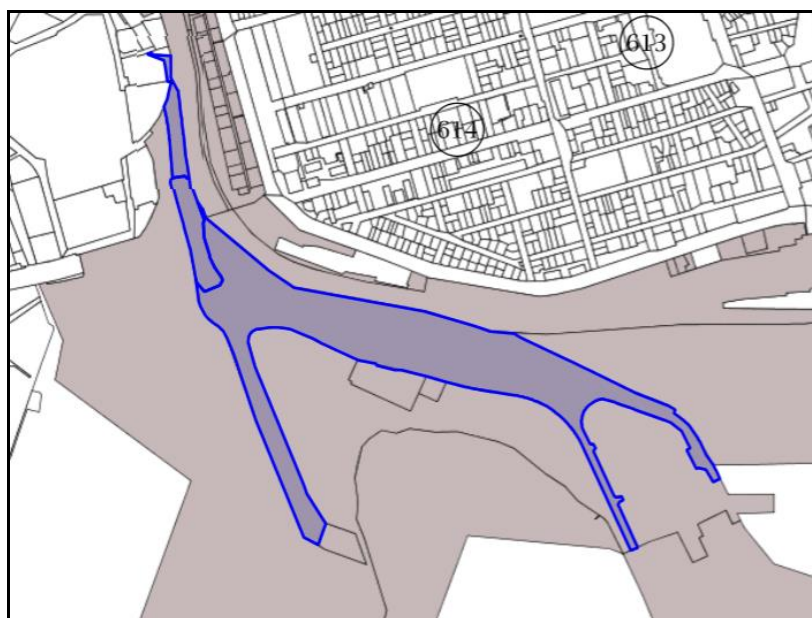
Фиг. 1. Пристанищен терминал Бургас-изток-1

Сухопътният достъп до терминала е изцяло съществуващ и се осъществява в публичната му част чрез **ПИ 07079.618.131** (публична общинска собственост, урбанизирана територия, с начин на трайно ползване (НТП): За първостепенна улица) и **ПИ 07079.618.1124** (публична общинска собственост, урбанизирана територия, с НТП: За второстепенна улица) – **Фиг. 2:**



Фиг. 2. Местоположение на ПИ 07079.618.131 и ПИ 07079.618.1124, осигуряващи сухопътен достъп до публичната част на пристанищен терминал Бургас-изток-1

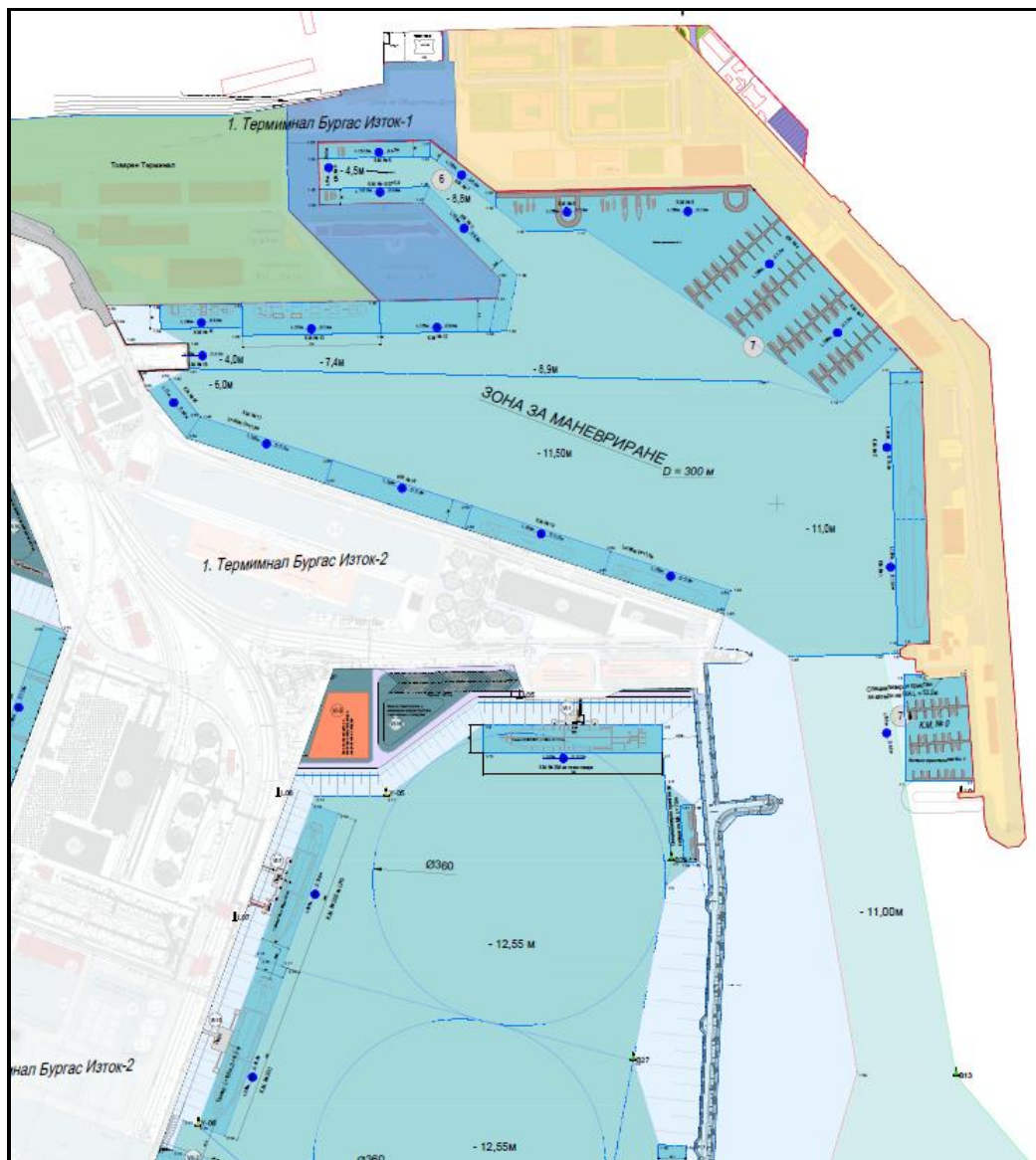
За товарната част на терминала се осигурява достъп чрез **ПИ 07079.618.1128**, **07079.618.1127** и **07079.618.1126**, които са част от пристанищен терминал Бургас-запад за общо ползване и с терминал Бургас-изток -2 – **Фиг. 3:**



Фиг. 3. Местоположение на ПИ 07079.618.1128, 07079.618.1127 и 07079.618.1126, осигуряващи сухопътен достъп до товарната част на пристанищен терминал Бургас-изток-1

Входната естакада между ПИ 07079.618.14 и ПИ 07079.618.1126 минава над ПИ 07079.618.222, 1063, 1064 и ПИ 07079.659.15 и 16. За тези имоти следва да се учреди съответното право на преминаване, прокарване на комуникации и инженерни съоръжения и инсталации и поддръжката им в полза на Държавата.

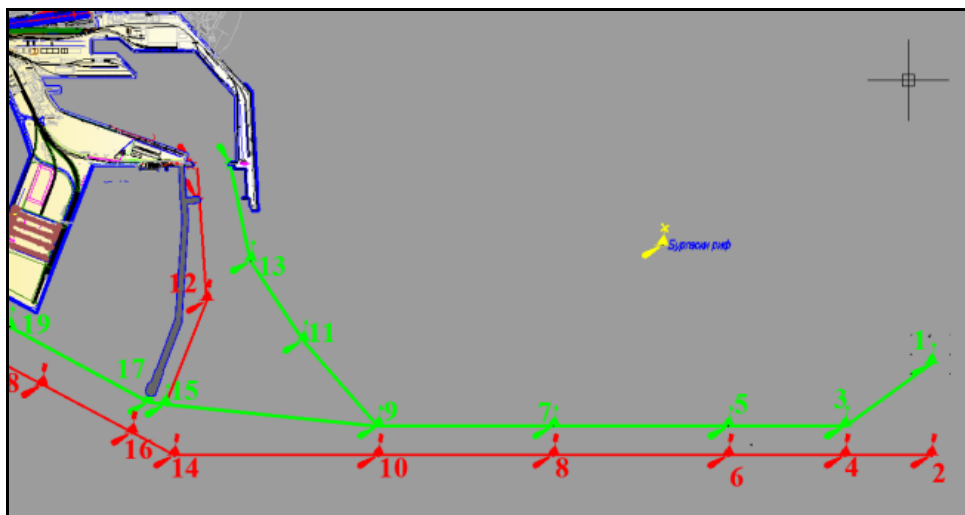
Пристанищната акватория (за достъп по море) на пристанищен терминал Бургас-изток-1 е обособена и съществуваща, съответно е обхваната от Генералния план също в съществуващия си вид - разположена в защитената от стария вълнолом на пристанище Бургас акватория - източен басейн, включва - Зона за Подхождане (1 224 554 кв.м), Зона за Маневриране на корабите (237 885 кв.м) и Оперативна акватория ²(118 200 кв.м) – показани на следващите фигури:



Фиг. 4. Пристанищна акватория на пристанищен терминал Бургас-изток-1

Зоната за подхождане се състои от подходен навигационен канал, обслужващ пристанищен район Бургас.

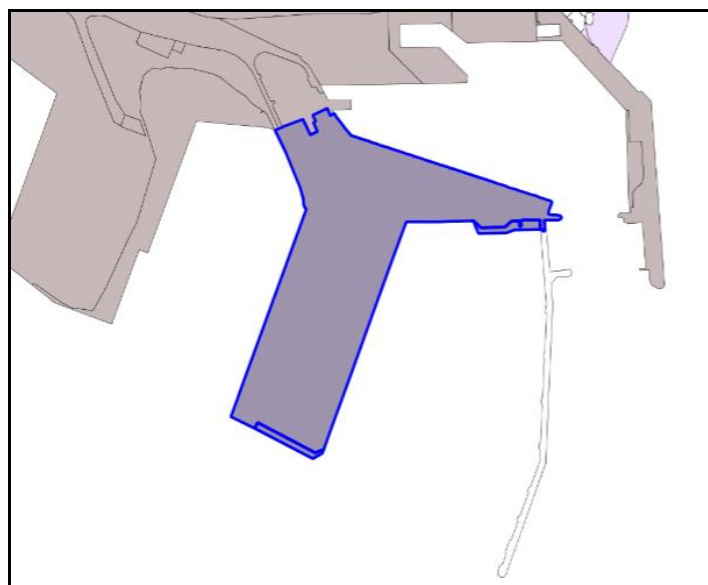
² "Оперативна акватория" е част от пристанищната акватория, прилежаща на съответната кейова стена или друго хидротехническо съоръжение за приставане на кораби и притежаваща нужните площ и дълбочина за безопасно маневриране и приставане на най-големия разчетен кораб



Фиг. 5. Навигационна карта на пристанищен терминал Бургас-изток-1

2) Пристанищен терминал Бургас-изток-2:

Територията на терминала включва ПИ с идентификатори 07079.618.1088, 07079.618.1095, 07079.618.1096, гр. Бургас, община Бургас – **Фиг.6:**



Фиг.6. Пристанищен терминал Бургас-изток-2

Сухопътният достъп на терминала е съществуващ и включва трите ПИ 07079.618.1128, 1127 и 1126 за достъп до товарната част на пристанищен терминал Бургас-изток-1, показани на **Фиг. 3** по-горе.

Пристанищната акватория на пристанищен терминал Бургас-изток-2 е обособена и съществуваща - разположена в източния басейн, защитен от стария източен вълнолом за корабните места на Кей „Насипни Товари“ и в западния басейн за корабните места на Терминал 2А, защитен от новия вълнолом.

Корабните места на пристанищен терминал Бургас-изток-2 са разположени по бреговите граници на три териториално обособени и защитени от съществуващи брегозащитни съоръжения акватории.

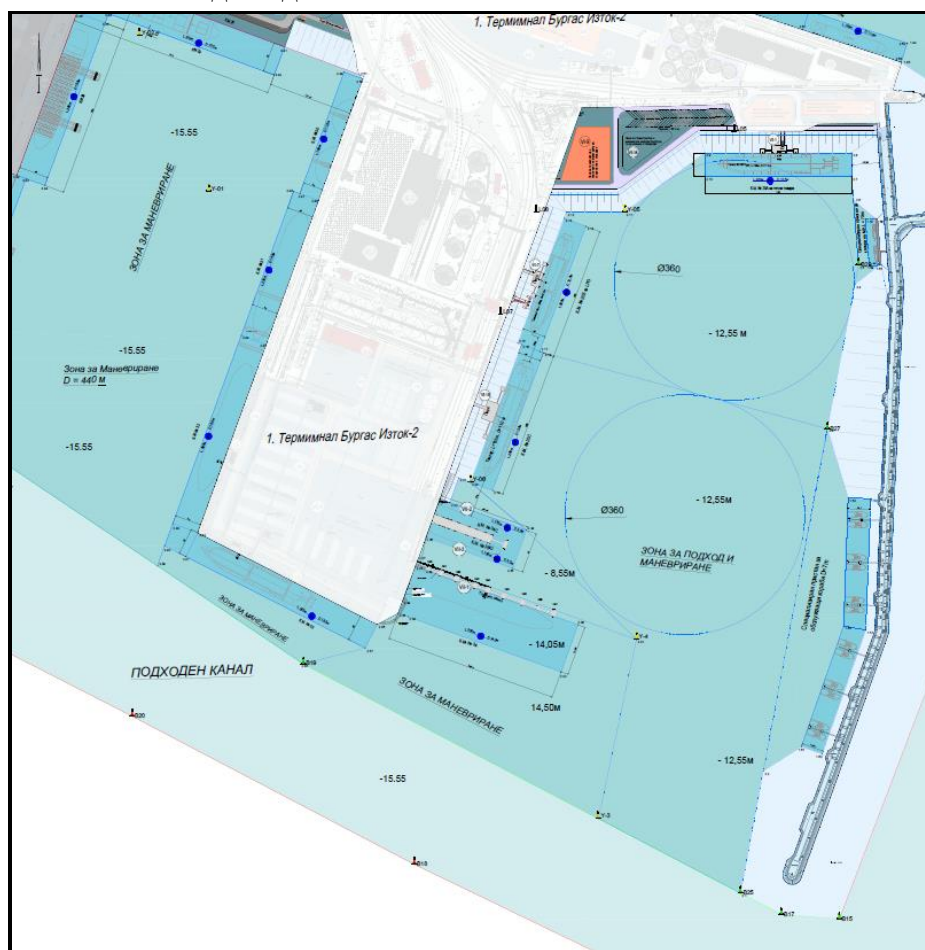
Източният басейн е с вход от югоизточната страна, като от изток и север той граничи с кейовите стени на пристанищен терминал Бургас-изток-1, а от югозапад - с кейовите стени на

16-то до 20-то корабни места на пристанищен терминал Бургас-изток-2. Проектната кота на акваторията в източния басейн е 12 м.

Акваторията пред Терминал 2А представлява част от водната площ на басейна, която е оградена от изток с кейовата стена на 30-то до 32-ро корабни места, от север и запад с бреговата граница на ПИ с идентификатор 07079.618.21 и от юг - със северната граница на подходния навигационен канал. От западната страна границата на зоната за маневриране пред терминал 2А е обозначена с плаващи буйове, като дълбочината на акваторията пред корабно място № 30 е 12 м., а пред 31-во до 32-ро корабни места е до 15,50 м.

Акваторията на корабни места № 20А, № 20Б и № 20С, както и корабни стоянки с № № 34, 35-С и 35-Ю, представлява част от водната площ на басейна, която е оградена от изток с вълнолом, от север - с бреговата граница на ПИ с идентификатор: 07079.618.23, от запад – с бреговата граница на ПИ с идентификатор: 07079.618.202 и от юг - със северната граница на подходния навигационен канал. Общата дължина на подходния навигационен канал - 6450 м.

Общата площ на акваторията на пристанищен терминал Бургас-изток-2 е 1 929 676 кв.м., разпределена както следва: Оперативна акватория – 113 621 кв.м., Зона за Маневриране – 774 548 кв.м. и Зона за Подхождане – 1 041 507 кв.м. – **Фиг. 7:**

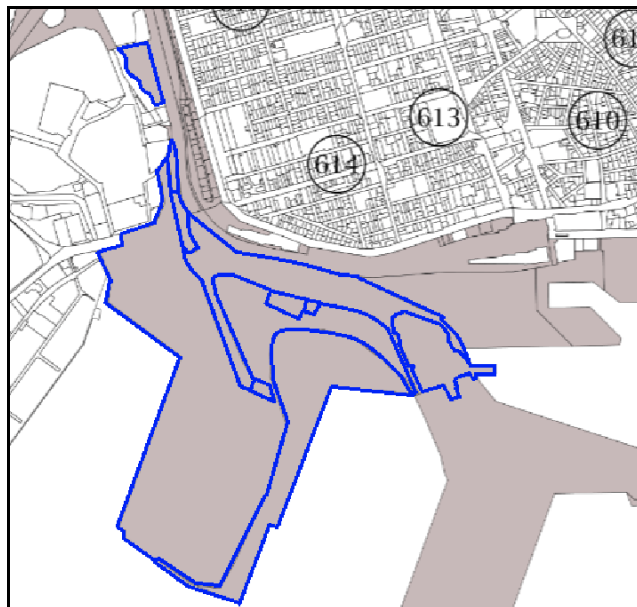


Фиг. 7. Пристанищна акватория на пристанищен терминал Бургас-изток-2

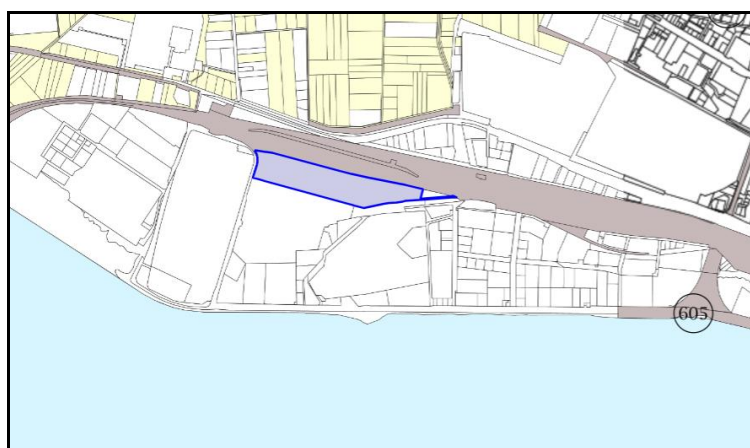
3) Пристанищен терминал Бургас-запад

Съгласно Заповед № РД-08-553/20.10.2022 г. (МТС) № РД-02-14-985/14.10.2022 г. (МРРБ) пристанищен терминал Бургас-запад ключва ПИ с идентификатори 07079.618.1090, 07079.618.1094, 07079.618.1089, 07079.618.1091, 07079.618.1092, 07079.618.13, 07079.618.1093, 07079.605.727 (база Лозово), гр. Бургас, община Бургас.

Поради актуализиране на Кадастралната карта на гр. Бургас, са настъпили промени в имотите (без това да води до промяна на площта на терминала), като актуалните поземлени имоти са със следните идентификатори: 07079.618.1130, 07079.618.1094, 07079.618.1089, 07079.618.1091, 07079.618.1092, 07079.618.13, 07079.618.1126, 07079.618.1127, 07079.618.1128, 07079.618.1129 – **Фиг. 8**, както и ПИ с идентификатор 07079.605.727 (база Лозово, с предходен идентификатор 07079.605.253) – **Фиг. 9**:



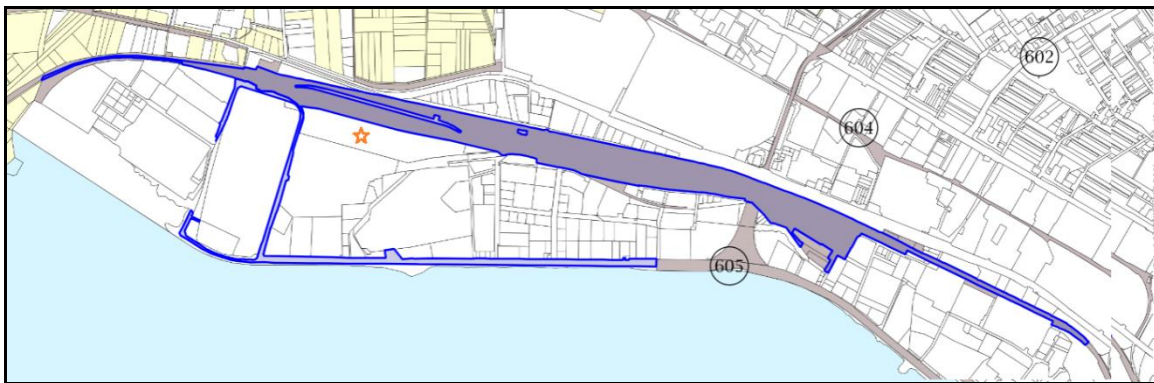
Фиг. 8. Местоположение на ПИ с идентификатори 07079.618.1130, 07079.618.1094, 07079.618.1089, 07079.618.1091, 07079.618.1092, 07079.618.13, 07079.618.1126, 07079.618.1127, 07079.618.1128, 07079.618.1129, включени в обхвата на пристанищен терминал Бургас-запад



Фиг. 9. Местоположение на ПИ с идентификатор 07079.605.727 (база Лозово), отнасящ се към пристанищен терминал Бургас-запад

Сухопътният достъп до терминала е съществуващ и включва трите ПИ 07079.618.1128, 1127 и 1126, които са част от терминал Бургас-запад, но са за общо ползване от терминал Бургас-изток-1 и Бургас-изток-2, показани на **Фиг. 3** по-горе.

До имотът на база Лозово сухопътният достъп също е съществуващ и се осъществява през ПИ 07079.605.534 (държавна публична собственост, територия на транспорта, НТП: За линии на релсов транспорт), ПИ 07079.605.728 (държавна публична собственост, урбанизирана територия, НТП: За второстепенна улица) и 07079.605.574 (общинска публична собственост, урбанизирана територия, НТП: За второстепенна улица) – **Фиг. 10**:



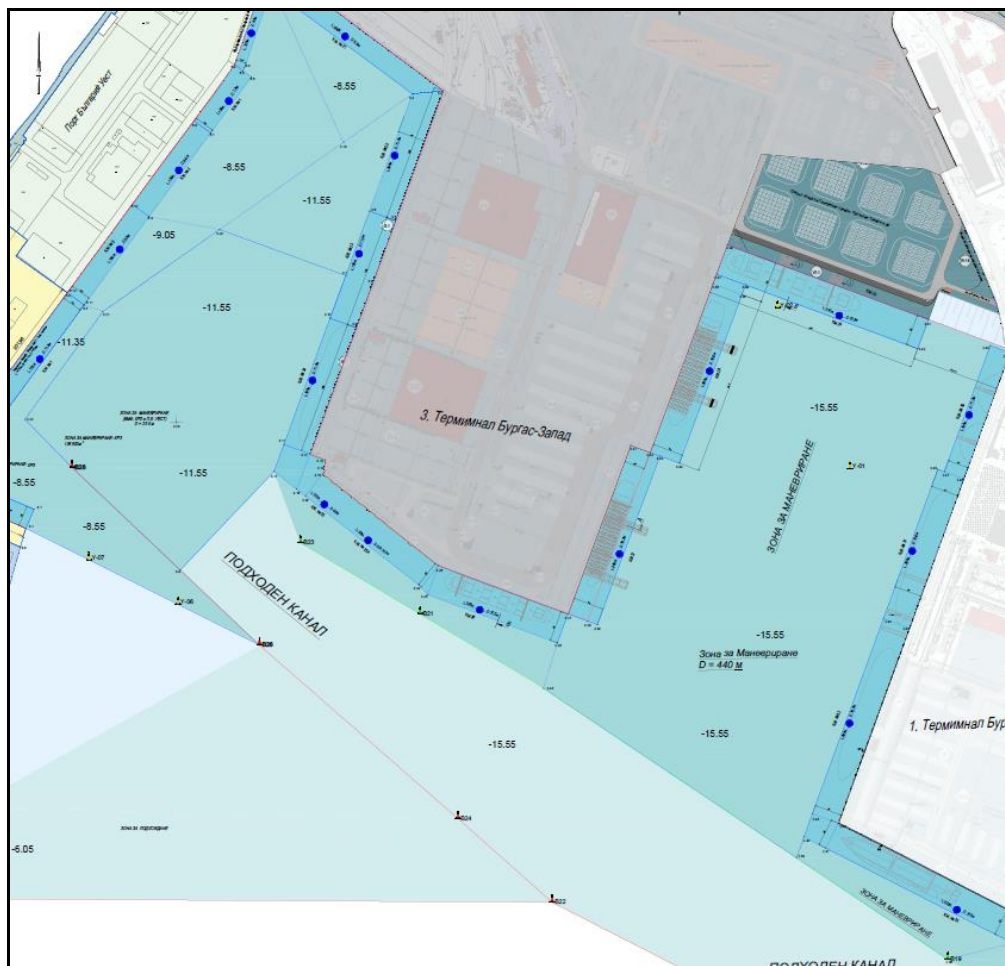
Фиг. 10. Местоположение на трите поземлени имота за достъп до ПИ 07079.605.727 (база Лозово, посочен с оранжево)

Пристанищната акватория на пристанищен терминал Бургас-запад също е обособена и съществуваща към момента - разположена в западната част на общата, създадена във връзка с функционирането на пристанище Бургас акватория на западен басейн.

Корабни места с номера от 21-во до 25-то са разположени на северната и източната страна на акваторията в западния басейн. Достъпът до корабни места с номера от 21-во до 25-то се осъществява чрез преминаване на цялата дължина на дълбоководния подходен канал до буйове с № 22 и № Y1, до маневрената акватория пред кейовата стена на Терминал 2А и останалата част от подходния канал, към акваторията на „Западен басейн” до буйове с № 23 и № 28. Корабно място 25А е продължение на корабно място 25, корабно място 26 е на южната страна на терминала, корабно място 27 и 28 – от източната, а корабно място 29 - между терминал Бургас-запад и КМ 30 на терминал Бургас-изток-2.

Кейовата стена на №№ 25, 25А и 26 представлява южната крайбрежна граница на територията на терминала, покрай която на около 100 метра е северната граница на подходният плавателен канал.

Общата площ на акваторията на пристанищен терминал Бургас-запад е 1 695 947 кв.м, и включва Оперативна акватория с площ 89 012 кв.м, Зона за Маневриране с площ 448 822 кв.м и Зона за Подхождане с площ 1 158 112 кв.м. – **Фиг. 11:**



Фиг. 11. Пристанищна акватория на пристанищен терминал Бургас-запад

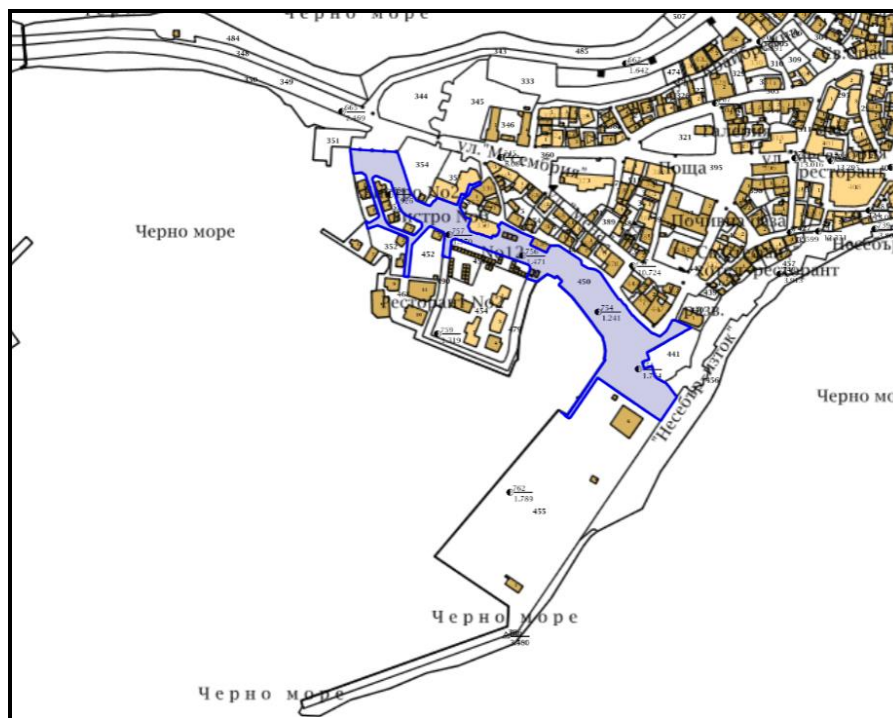
4) Пристанищен терминал Несебър

Пристанищният терминал включва ПИ с идентификатори 51500.501.455 и 51500.501.466, гр. Несебър, община Несебър – Фиг. 12:



Фиг.12. Пристанищен терминал Несебър

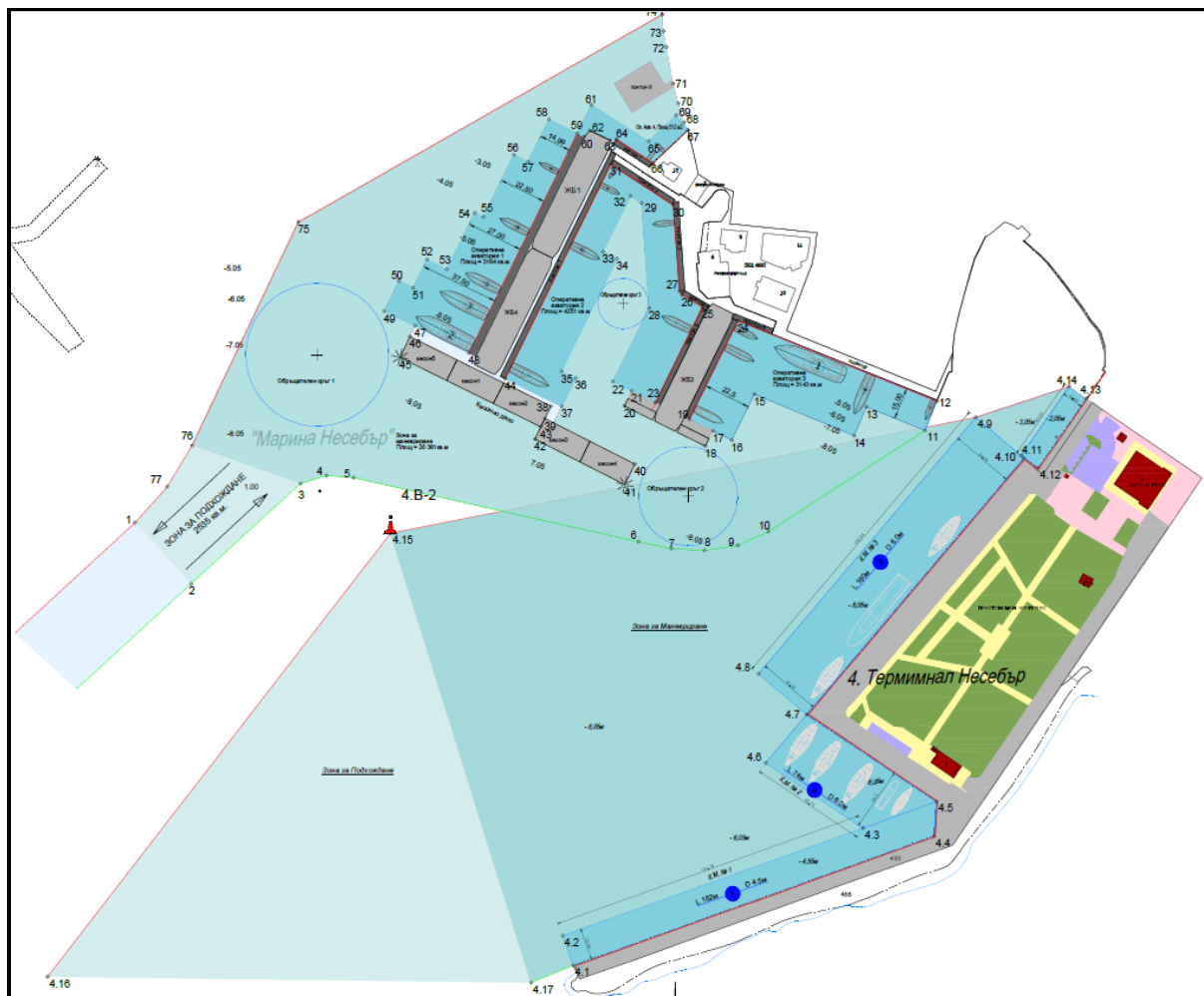
Сухопътният достъп до терминала става в публичната му част, като е осигурен и съществуващ чрез ПИ 51500.501.450 (общинска публична собственост, урбанизирана територия, с НТП: За второстепенна улица) – **Фиг. 13**. В тази връзка, не е необходимо да се предприемат мерки по отчуждаване или изграждане на нови/допълнителни сухопътни подходи към терминала.



Фиг.13. Местоположение на ПИ 51500.501.450, чрез който се осъществява сухопътен достъп до терминала

Пристанищната акватория на терминала е обособена и съществуваща - от южната страна на полуостров Несебър и е сравнително добре защитена от преобладаващите северни и североизточни ветрове. Терминалът е с три корабни места, като е изграден вълнолом (мол) от сушата към морето с две части с дължина съответно 230 м и 130 м, предназначени за защита на морската акватория от вятъра и вълните при морски бури. Оперативните акватории на корабните места са съществуващите към момента. Зоната за подхождане и маневриране е южно от терминала директно от открито море като поради естествените дълбочини няма обособен подхожден канал или зона за подхождане. На края на вълнолома (мола) е монтирана кула-фар със светлинна сигнализация – мигалка. Границите на морската акватория са обозначени с навигационни знаци - плаващи тела – шамандури и светлинни плаващи знаци. Подсигурен е обръщателен кръг за маневриране пред пътническия терминал с диаметър от 200 м и дълбочина -8.00 м.

Общата площ на пристанищната акватория е 71 663 кв.м, като в нея се включват площите съответно на Оперативната акватория – 9 931 кв.м, Зоната за маневриране – 37 258 кв.м и Зоната за подхождане – 24 474 кв.м – **Фиг. 14**:



Фиг. 14. Пристанищна акватория на пристанищен терминал Несебър

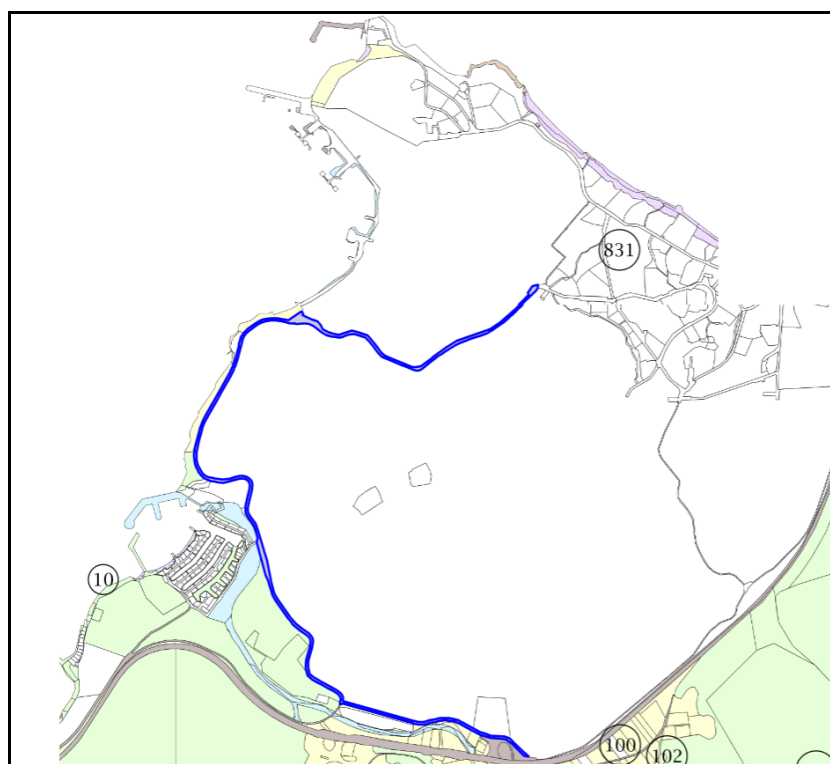
5) Пристанищен терминал Росенец

Нефтен терминал Росенец е разположен на южният бряг на Бургаския залив в заливчето образувано между нос „Чукалята“ и „Каменарски баир“. Територията на пристанищния терминал включва ПИ с идентификатор 07079.831.92 – **Фиг. 15**, като съгласно Заповед № РД-08-553/20.10.2022 г. (МТС) № РД-02-14-985/14.10.2022 г. (МРРБ) към обхвата на терминала са описани и ПИ с идентификатори 07079.831.240, 07079.831.241, 07079.831.242, 07079.831.243, 07079.831.244, 07079.831.245, 07079.831.246, 07079.831.247, 07079.831.248, 07079.831.249, 07079.831.250, 07079.831.251, 07079.831.252, 07079.831.253, 07079.831.254, 07079.831.255, 07079.831.256, 07079.831.257, 07079.831.258, 07079.831.259, 07079.831.260, 07079.831.261, 07079.831.262, гр. Бургас, община Бургас, които обаче представляват територии, заети от води и водни обекти или обекти в акваторията, които не се отнасят към терминала.



Фиг. 15. Пристанищен терминал Росенец

Сухопътният достъп до терминала е съществуващ, като се осъществява чрез ПИ 07079.831.172 (общинска частна собственост, урбанизирана територия, НТП: За второстепенна улица)– Фиг. 16. В тази връзка не е необходимо да се предприемат мерки по отчуждаване или изграждане на нови сухопътни подходи.



Фиг. 16. Местоположение на ПИ с идентификатор 07079.831.172, чрез който се осъществява сухопътен достъп до пристанищен терминал Росенец

Пристанищната акватория е обособена и съществуваща. Терминалът разполага с три съществуващи корабни места и вълнолом (с дължина 287 м), а в акваторията са разположени и съществуват 5 бр. буйове, обозначаващи подходния канал и зоната за маневриране. На главата на ограждащия вълнолом съществува навигационна мигалка.

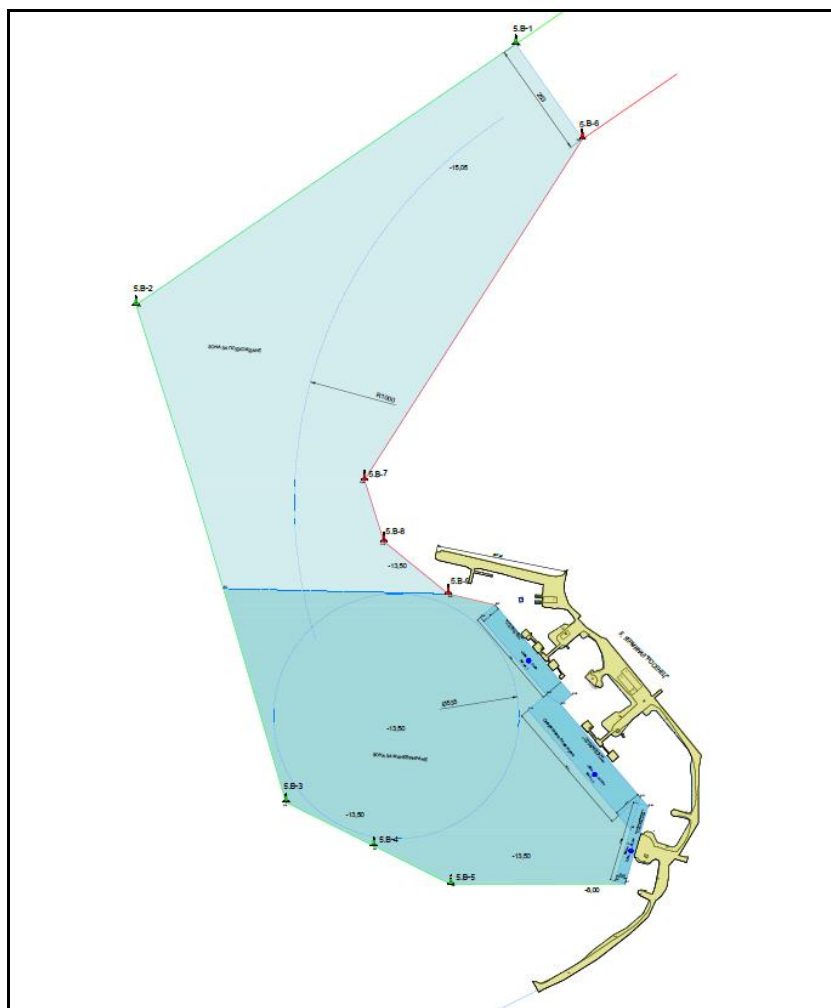
Границите на оперативната зона са както следва: от североизток, изток и югоизток - ПИ 07079.831.1 по КК – за химическата и каучуковата промишленост (собственост на „Лукойл Нефтохим Бургас“ АД), а от запад - акваторията на Бургаския залив.

Зоната за подхождане е северно от терминала директно към открито море като входа е сигнализиран с буйове – представлява плавателен канал с ширина 253 м и проектна дълбочина 15,55 м. В зоната за подхождане корабите завиват, където е подсигурен радиус на завоя $R=1000\text{м}$. Този радиус е достатъчен за кораби придружавани с влекачи (но не и на самоход).

Зоната за маневриране пред корабните места осигурява обръщателен кръг с диаметър от 540 м и дълбочина -13.50 м.

Подходният канал и зоната за маневриране са маркирани с 9 броя навигационни буя.

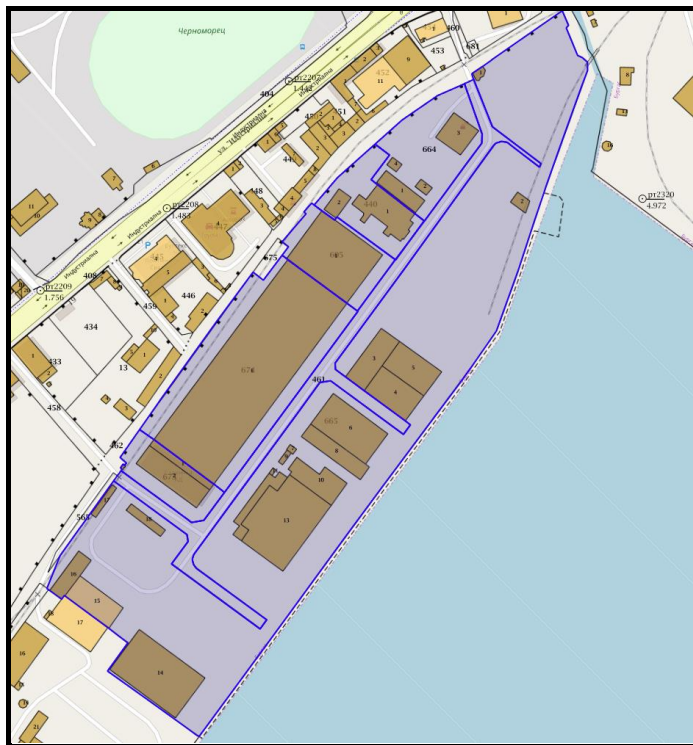
Общата площ на акваторията на пристанищен терминал Росенец е 986 804 кв.м., като в нея се включват площите на Оперативна акватория – 34 483 кв.м., Зона за Маневриране – 379 231 кв.м и Зона за Подхождане – 573 090 кв.м. – **Фиг. 17:**



Фиг. 17. Пристанищна акватория на пристанищен терминал Росенец

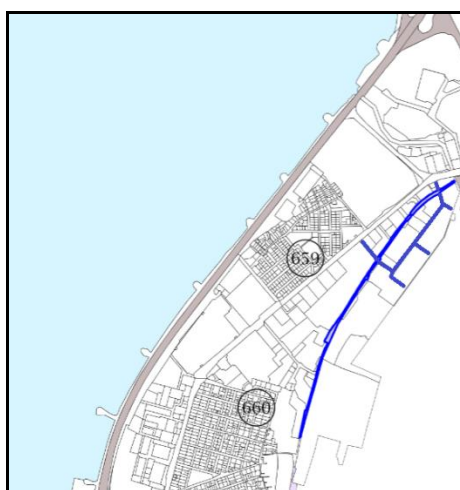
6) Пристанищен терминал „Порт България Уест“

Съгласно Заповед № РД-08-553/20.10.2022 г. (МТС) № РД-02-14-985/14.10.2022 г. (МРРБ) терминалът включва ПИ с идентификатори 07079.660.555, 07079.660.556, 07079.660.557, 07079.660.558, 07079.660.559, 07079.660.567, 07079.660.568, 07079.660.435, 07079.660.436, 07079.660.438, 07079.660.441, 07079.660.442, 07079.660.443, 07079.660.444, 07079.660.673, 07079.660.605, 07079.660.440, гр. Бургас, община Бургас. **Актуалните поземлени имоти** (съгласно актуалната Кадастрална карта и кадастралните регистри на гр. Бургас) и техните идентификатори са 07079.660.440, 07079.660.461, 07079.660.665, 07079.660.664, 07079.660.605, 07079.660.674, 07079.660.673, гр. Бургас, община Бургас, показани на **Фиг. 18:**



Фиг.18. Пристанищен терминал Порт България Уест

Сухопътният достъп до терминала в публичната му част е съществуващ и се осъществява чрез ПИ 07079.660.460 (общинска публична собственост, урбанизирана територия, НТП: За друг поземлен имот за движение и транспорт), 07079.660.461 (частна собственост на обществени организации, урбанизирана територия, НТП: За друг поземлен имот за движение и транспорт), 07079.660.458 (общинска публична собственост, урбанизирана територия, НТП: За друг поземлен имот за движение и транспорт) и 07079.660.462 (държавна частна собственост, урбанизирана територия, НТП: За друг поземлен имот за движение и транспорт) – **Фиг. 19**. Това са съществуващи улици, част от градската улична мрежа. Не е необходимо да се предприемат мерки по отчуждаване или изграждане на нови сухопътни подходи.

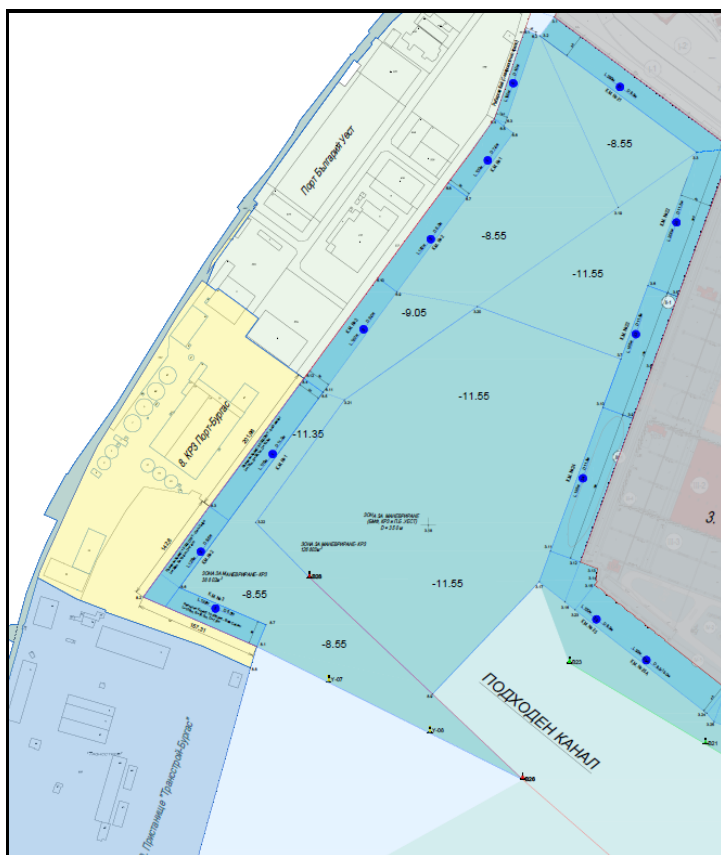


Фиг.19. Местоположение на ПИ с идентификатори 07079.660.460, 461, 458 и 462, по които се осъществява сухопътен достъп до пристанищен терминал Порт България Уест

Пристанищната акватория е обособена и съществуваща. Пристанищният терминал разполага с 3 корабни места. Той е предназначен за обработка на генерални товари, насипни и неопасни наливни товари

Зоната за подхождане е основният навигационен канал директно към открито море обозначен с буйове № 1 и № 2 в началото на канала, до буйове № 28, № 23 и № 26 при терминали Бургас Запад и Кораборемонтен завод „Порт Бургас“. Дължината му е около 6 000 м, дълбочината – 15,5 м и ширината – 145-150 м. В края на подходния канал започва зоната за маневриране, която позволява вписване на обръщателен кръг с диаметър $D=350$ м и дълбочина – 11,50м. Параметрите на оперативната акватория са определени съобразно параметрите на корабните места. Зоната за маневриране към корабно места № 3 е с дълбочина 11,50 м, а зоната за маневриране към корабни места № 1 и № 2 е с дълбочина 8,50м.

Общата площ на пристанищната акватория е 1 375 458 кв.м, като в нея се включват площите на Оперативната акватория – 14 086 кв.м, Зоната за Маневриране – 203 260 кв.м и Зоната за Подхождане – 1 158 112 кв.м. – **Фиг.20:**



Фиг. 20. Пристанищна акватория на пристанищен терминал Порт България Уест

7) Пристанищен терминал „Бургаски корабостроителници южен кей - Л“

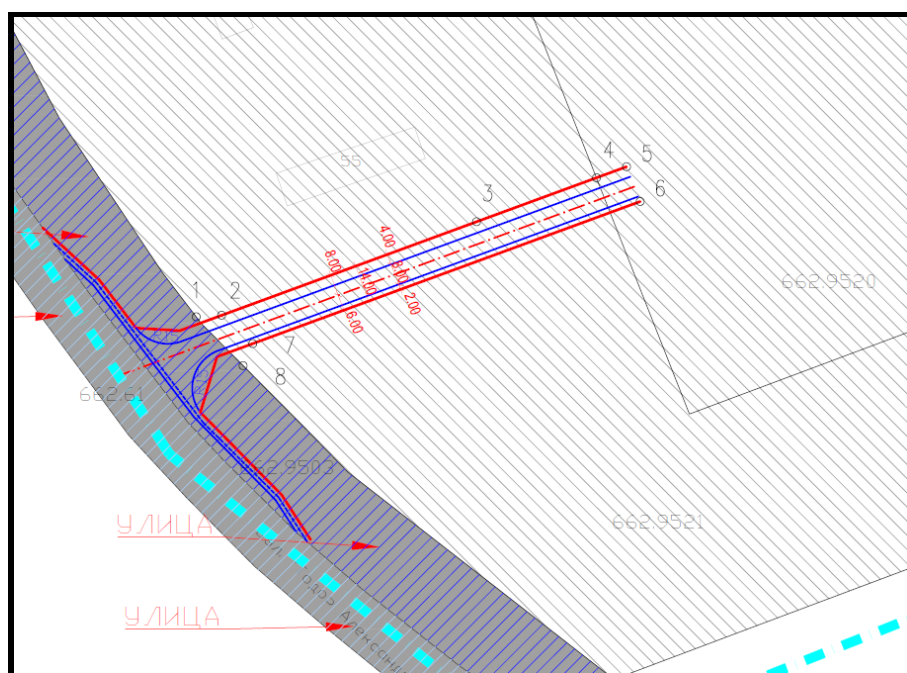
Пристанищен терминал „Бургаски корабостроителници Южен кей-Л“ е разположено в най-южната част на територията на Промислена зона „Юг-Изток“ („Южна промишлена зона“) по плана на гр. Бургас. Територията на пристанищния терминал включва ПИ с идентификатор с актуален идентификатор 07079.662.9520 – *предишен идентификатор 07079.662.9570 (останалите имоти, включени в Заповедта на МРРБ и МТС: 07079.662.9575, 07079.662.9571, 07079.662.9569, 07079.662.9565, 07079.662.9566, 07079.662.9564, 07079.662.9503, 07079.662.9573, 07079.662.61, 07079.662.9561, 07079.662.9562, 07079.662.9577 са предмет на съдебен спор, поради което не се разглеждат в настоящия Генерален план, в т.ч. съоръженията на терминала са в обхвата на ПИ 07079.662.9520)*, гр. Бургас, община Бургас.



Фиг. 21. Пристанищен терминал Бургаски корабостроителници южен кей - Л

Сухопътният достъп не е обособен съгласно изискванията на нормативната уредба - съществуващ е, но минава през частни имоти, като не всички от тях са отредени за пътен достъп, поради което същият ще бъде регламентиран с настоящия Генерален план. Предвидено е да се осигури чрез изграждане на къса улица с обща площ 2 380 кв.м., на запад от имота на терминала, чрез която терминалът да се свърже с ПИ с идентификатор 07079.662.9503 (общинска публична собственост, урбанизирана територия, НТП За друг поземлен имот за движение и транспорт). Новопредвидената улица освен ПИ с идентификатор 07079.662.9503, ще засегне и част от ПИ с идентификатор 07079.662.9521 (частна собственост, вид територия Урбанизирана, НТП За друг обществен обект, комплекс), в който видно от **Фиг. 21** има съществуваща пътна връзка, но не е самостоятелно обособена и отредена за улица.

Извадка от проекта на ПУП-ПП е представена на **Фиг. 22**:



Фиг. 22. Извадка от проекта на ПУП-ПП за осигуряване на безпрепятствен сухопътен достъп до пристанищен терминал Бургаски корабостроителници южен кей - Л

Входът и изходът са решени съответно със забавителен и ускорителен шлюз (лента), които попадат в ПИ 07079.662.9503. Конкретното решение ще бъде дадено в следващите идейна и техническа фази.

Координатният регистър на територията за осигуряване на транспортен достъп (новопредвидената улица – точки 1-8 съгласно **Фиг. 22 – Таблица 1**:

Таблица 1. Координатен регистър на новопредвидената улица за осигуряване на транспортен достъп по суша до пристанищен терминал Бургаски корабостроителници южен кей - Л

Координатна ситема: БГС 2005, Кадастрална			Координатна ситема: WGS84	
N	X	Y	B	L
1	4704104.341	659726.295	42° 27' 20.945"	27° 26' 31.518"
2	4704104.951	659735.815	42° 27' 20.958"	27° 26' 31.935"
3	4704139.995	659831.486	42° 27' 22.022"	27° 26' 36.157"
4	4704156.474	659876.494	42° 27' 22.523"	27° 26' 38.143"
5	4704160.610	659887.760	42° 27' 22.648"	27° 26' 38.640"
6	4704147.583	659892.899	42° 27' 22.222"	27° 26' 38.852"
7	4704094.311	659747.47	42° 27' 20.605"	27° 26' 32.435"
8	4704086.067	659743.861	42° 27' 20.340"	27° 26' 32.268"

Пристанищната акватория е обособена и съществуваща. Терминалът включва две корабни места, за които е обособена необходимата съгласно нормативните изисквания оперативна акватория. Зоната за подхождане / подходният канал е с приблизителна дължина 1420м и ширина 100м на входа и 85м в началото на зоната за маневриране. Дълбочината на подходния канал е -7.55 м. По средата на подходния канал корабите завиват като е подсигурен радиус на завоя $R = 600\text{м}$. В зоната за подхождане и в зоната за маневриране корабите завиват, където е подсигурен радиус на завоя $R=600\text{м}$. Този радиус е достатъчен за кораби придружавани с влекачи (но не и на самоход). Подходният канал и зоната за маневриране са маркирани с 11 броя навигационни буя. Пристанищната акватория на терминала се ползва и като пристанищна акватория на Пристанище със специално предназначение „Бургаски корабостроителници“.

Общата площ на пристанищната акватория е 260 258 кв.м., като в нея са включени площите на Оперативната акватория – 7 395 кв.м, Зоната за Маневриране – 87 863 кв.м и Зоната за подхождане – 165 000 кв.м. – **Фиг. 23**:



Фиг. 23. Пристанищна акватория на пристанищен терминал Бургаски корабостроителници южен кей – Л и за пристанище със специално предназначение „Бургаски корабостроителници“

8) Пристанищен терминал Кораборемонтен завод „Порт-Бургас“

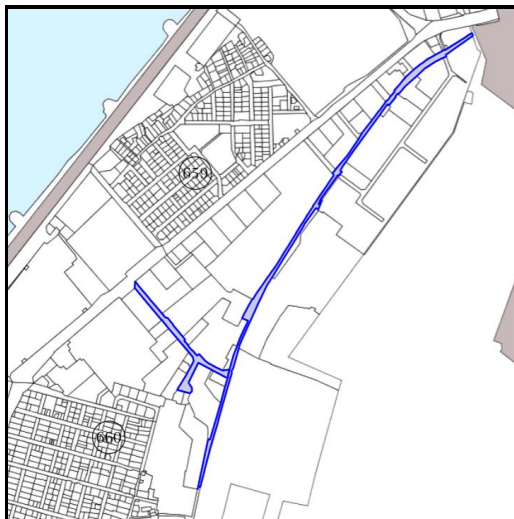
Пристанищен терминал КРЗ „Порт-Бургас“ е разположено в дъното на Бургаския залив със съсед: от север „Порт България Уест“, от юг терминал „Трансстрой“, а в тила от запад – индустриалния ж.п. клон към „Южна промишлена зона в кв. Победа“. Територията на терминала включва ПИ с идентификатори 07079.660.663, 07079.660.610, 07079.660.562, 07079.660.462, 07079.660.457, 07079.660.565, 07079.660.458, гр. Бургас, община Бургас – **Фиг. 24:**



Фиг. 24. Пристанищен терминал Кораборемонтен завод „Порт-Бургас“

Сухопътният достъп до терминала е съществуващ и става в публичната му част чрез ПИ 07079.660.457 (общинска публична собственост, урбанизирана територия, НТП: За друг поземлен имот за движение и транспорт) и 462 (държавна частна собственост, урбанизирана територия, НТП: За друг поземлен имот за движение и транспорт) – **Фиг. 25** - това са

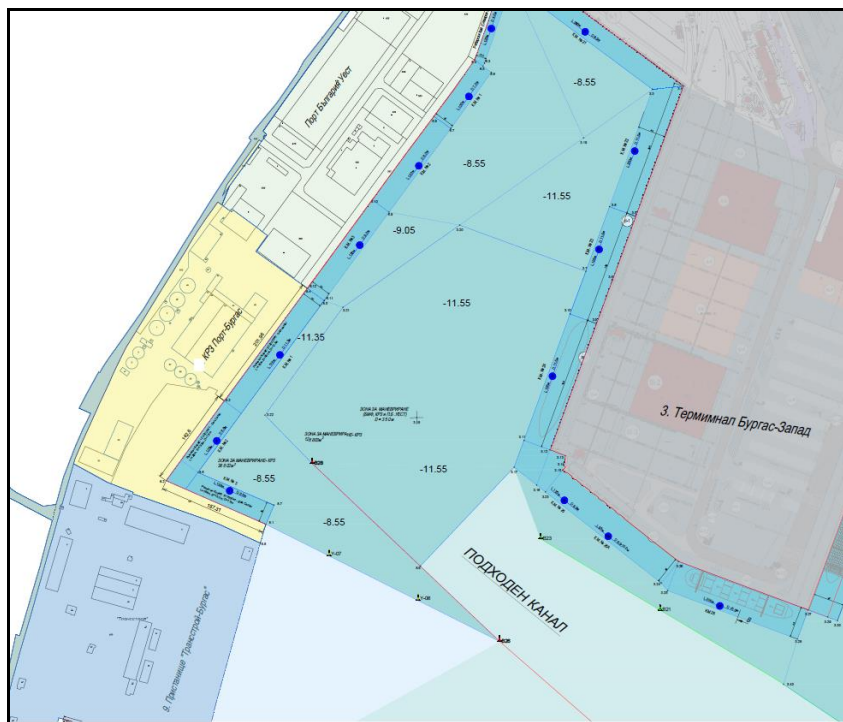
съществуващи улици, част от градската улична мрежа. Не е необходимо да се предприемат мерки по отчуждаване или изграждане на тези или други нови сухопътни подходи.



Фиг. 25. Местоположение на ПИ с идентификатори 07079.660.457 и 462, осигуряващи сухопътен достъп до пристанищен терминал Кораборемонтен завод „Порт-Бургас“

Пристанищната акватория на терминала е обособена и съществуваща. Пристанищният терминал включва три корабни места, като оперативната акватория е по-дълга от самите корабни места, тъй като те са ъглово разположени и поради необходимостта от осигуряване на безопасни разстояния. Зоната за подхождане е основният навигационен канал директно към открито море обозначен с буйове № 1 и № 2 в началото на канала, до буйове № 28, № 23 и № 26 при терминал Бургас Запад и КРЗ. В края на подходния канал започва зоната за маневриране на терминал КРЗ „Порт Бургас“, която се използва съвместно с терминал Бургас-Запад и терминал „Порт България Уест“. Тази зона за маневриране позволява вписване на обръщателен кръг с диаметър $D=350$ м и дълбочина – 11,50м. Зоната за маневриране към корабно места № 1 е с дълбочина 11,30 м, а зоната за маневриране към корабни места № 2 и № 3 е с дълбочина 8,50м.

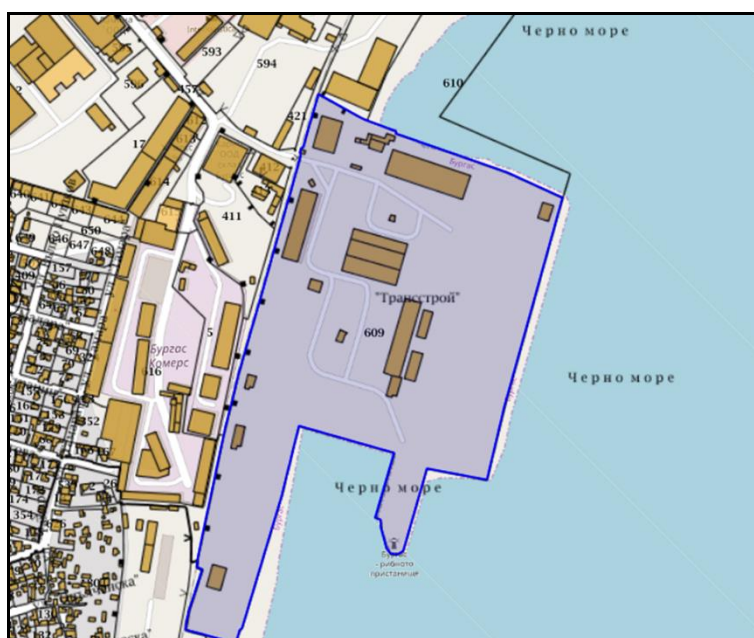
Общата площ на пристанищната акватория е 1 333 175 кв.м, като в нея се включват площите на Оперативната акватория – 9 458 кв.м, Зоната за маневриране – 165 605 кв.м и Зоната за подхождане – 1 158 112 кв.м. – **Фиг. 26:**



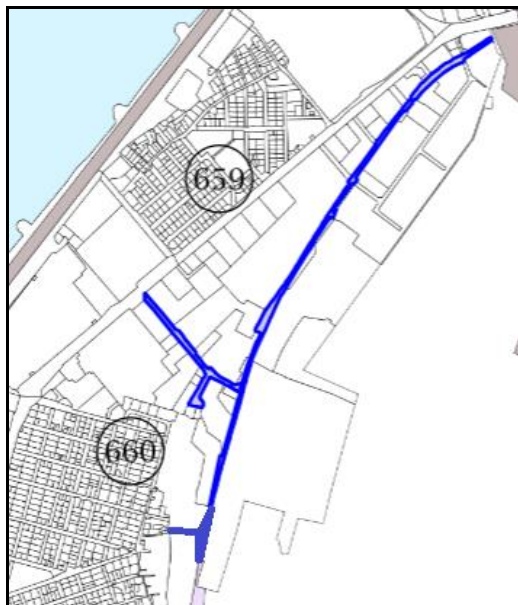
Фиг. 26. Пристанищна акватория на пристанищен терминал Кораборемонтен завод „Порт-Бургас“

9) Пристанищен терминал „Трансстрой-Бургас“

Пристанищният терминал е разположен върху ПИ с идентификатор 07079.660.609 – Фиг. 27 и включва инфраструктура за достъп по суша: ПИ с идентификатори: 07079.660.462, 07079.660.457, 07079.660.554 (общинска публична собственост, урбанизирана територия, НТП: За друг поземлен имот за движение и транспорт) – Фиг. 28:



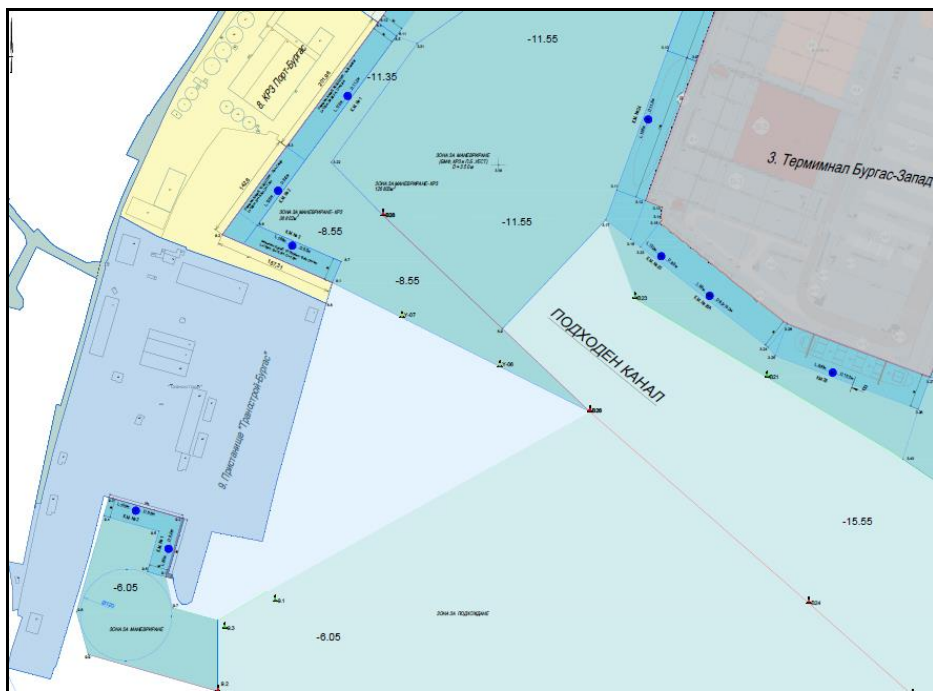
Фиг. 27. Пристанищен терминал Трансстрой-Бургас



Фиг. 28. Местоположение на ПИ № № 07079.660.462, 07079.660.457, 07079.660.554, осигуряващи съществуващия сухопътен достъп до пристанищния терминал

Пристанищната акватория на терминал Трансстрой-Бургас е обособена и съществуваща. Пристанището се намира в южната част на българското черноморско крайбрежие, в дъното на врязващия се дълбоко в крайбрежието Бургаски залив. Удобният, естествено защитен от ветрове и вълни залив с подходяща дълбочина, създава естествени условия за пристанищните съоръжения. Терминалът разполага с 2 съществуващи корабни места. Зоната за подхождане е основният навигационен канал директно към открито море обозначен с буйове № 1 и № 2. При подхождане на корабите след буйове № 22 (или 24) завиват в посока терминал “Трансстрой-Бургас” към зоната за подхождане на този терминал обозначена с буйове № 9.1, № 9.2 и № 9.3. на в началото на канала, до буйове № 28, № 23 и № 26 при терминал Бургас Запад и КРЗ. В зоната за маневриране е осигурен обръщателен кръг с диаметър $D = 120$ м и дълбочина – 6,0м.

Общата площ на пристанищната акватория е 219 931 кв.м, като тя включва площите на Оперативната акватория – 3 875 кв.м, Зоната за Маневриране – 24 649 кв.м и Зоната за Подхождане – 191 407 кв.м – **Фиг. 29:**

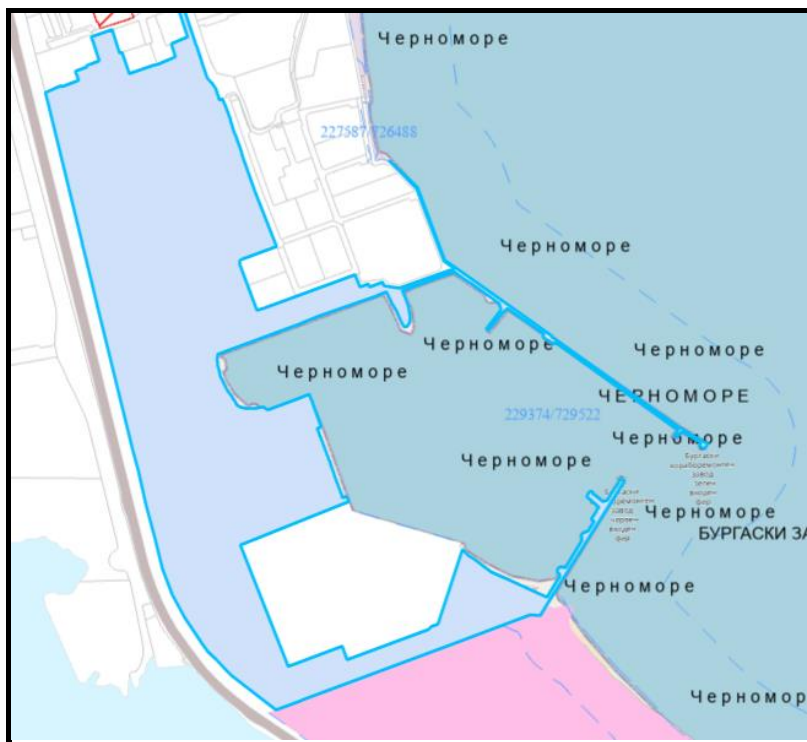


Фиг. 29. Пристанищна акватория на пристанищен терминал Трансстрой-Бургас

10) Пристанище със специално предназначение „Бургаски корабостроителници“

Обектът не е включен в Заповедта на МРРБ и МТС, но като част от пристанище за обществен транспорт Бургас – и конкретно – акваторията му, в рамките на Генералния план по чл. 106а се изисква осигуряването на **достъп по вода** и до него, в т.ч. и тъй като акваторията на Пристанище със специално предназначение „Бургаски корабостроителници“ се управлява от ДППИ. В тази връзка **в обхвата на настоящия Генералния план по чл.106а за този обект влиза единствено акваторията му и осигуряването на достъп по вода.**

Пристанището е разположено в дъното на Бургаския залив и южно от терминали „Бургас-запад“, КРЗ „Порт-Бургас“ и „Транстрой“. Територията на специализираното пристанище към момента представлява част от поземлен имот 07079.662.9521, като корабите, посещаващи пристанището съвместно използват обща акватория (зони за подхождане и маневриране) с терминал „Бургаски корабостроителници Южен кей – Л“, **поради което и за двата обекта се отнася парцеларния план на акваторията на пристанищен терминал „Бургаски корабостроителници Южен кей – Л“.**



Фиг.30. Местоположение на ПИ с идентификатор 07079.662.9521, в обхвата на който е разположено пристанище със специално предназначение „Бургаски корабостроителници“

Пристанищната акватория на специализираното пристанище е обособена и съществуваща.

Зоната за подхождане е обозначена с 13 бр. навигационни буя и се използва съвместно с пристанищен терминал „Бургаски корабостроителници Южен кей - Л“. Тя е с приблизителна дължина 1420 м и ширина 100 м на входа и 85 м в началото на зоната за маневриране. След подходния канал следва обща зона за маневриране, както за пристанище със специално предназначение „Бургаски корабостроителници“, така и за терминал „Бургаски корабостроителници Южен кей - Л“. Западно от тази зона е зоната за маневриране само за пристанище със специално предназначение „Бургаски корабостроителници“. Тази зона е достатъчно голяма и служи за маневриране към всички корабни места и позволява вписване на обръщателен кръг с диаметър по голям от $D=175$ м и е дълбочина – 7,45м EVRS. Диаметъра на обръщателния кръг е между 1.5 и 2.0 x дължината на най-големия разчетен кораб, каквото е нормативното изискване. В зоната за подхождане и в зоната за маневриране корабите завиват, където е подсигурен радиус на завоя $R=600$ м. Този радиус е достатъчен за кораби придружавани с влекачи (но не и на самоход).

Подходният канал и зоната за маневриране са маркирани с 13 броя навигационни буя (7 бр. зелени и 6 бр. червени).

Общата площ на пристанищната акватория е 380 285 кв.м, като тя включва площите на Оперативната акватория – 17 515 кв.м, Зоната за Маневриране – 197 700 кв.м и Зоната за Подхождане – 165 000 кв.м – **Фиг. 23 по-горе.**

з) Засегнати елементи от Националната екологична мрежа (НЕМ):

Пристанищни терминали **Бургас-изток 1, Бургас-изток-2, Бургас-запад, Порт България Уест, Кораборемонтен завод Порт-Бургас, Трансстрой-Бургас**, в т.ч. пристанищната им акватория, **не попадат** в границите на защитени зони по смисъла на *Закона за биологичното разнообразие (ЗБР)*, нито в защитени територии по смисъла на *Закона за защитените територии (ЗЗТ)*.

Малка част от територията и акваторията на пристанищен терминал **Бургаски корабостроителници „Южен кей - Л“** и от имота, в който са ситуирани съоръженията (но не и самите съоръжения) и акваторията на **Пристанище със специално предназначение „Бургаски корабостроителници“** попадат в границите на защитена зона **BG0000271 „Мандра-Пода“** за опазване на дивите птици, обявена със Заповед № РД-131/10.02.2012 г. на Министъра на околната среда и водите (обн., ДВ, бр. 23/20.03.2012 г.), изм. и доп. със Заповед № РД-308/31.03.2021 г. на министъра на околната среда и водите (обн., ДВ, бр. 48/08.06.2021г.), с която се обявява и за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна и Заповед № РД-719/28.09.2023 г. С Генералния план за пристанищен терминал Бургаски корабостроителници „Южен кей - Л“ се предвижда единствено обособяване на къса улица за осигуряване на безпрепятствен сухопътен достъп, като засегнатите от улицата имоти не попадат в защитената зона – **Фиг. 30:**



Фиг.30. Местоположение на новопредвидената улица (трасето е приблизително очертано в червено) за осигуряване на безпрепятствен сухопътен достъп до терминал Бургаски корабостроителници „Южен кей - Л“ спрямо защитена зона „Мандра-Пода“

Пристанищен терминал **Росенец**, заедно с пристанищната си акватория, попада в границите на зона за опазване на дивите птици - **BG0002077 „Бакърлъка“**, обявена със Заповед № РД- 530/26.05.2010 г. на министъра на околната среда и водите (обн., ДВ, бр. 49/29.06.2010 г.) изменена със Заповед № РД-563/22.07.2014 г. на министъра на околната среда и водите (обн., ДВ, бр. 67/12.08.2014 г.) и Заповед № РД-723/28.09.2023 г. (обн., ДВ, бр. 83/03.10.2023 г. За пристанищния терминал, съответно в защитената зона, не се предвиждат нови дейности с Генералния план – достъпът по суша и вода са обособени и съществуващи.

Пристанищен терминал **Несебър** и акваторията му попадат в границите на защитени зони - **BG0002043 „Емине“** за опазване на дивите птици, обявена със Заповед № РД-560/21.08.2009 г. на министъра на околната среда и водите (обн., ДВ, бр. 69/28.08.2009 г.), изменена със Заповед № РД-76/28.01.2013 г. (обн., ДВ, бр. 10/05.02.2013 г.) и Заповед № РД-721/28.09.2023 г. (обн., ДВ, бр. 83/03.10.2023 г.) за определяне на специфични и подробни цели на опазване и **BG0000574 „Ахелой - Равда – Несебър“** за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна, обявена със Заповед РД- 400/12.07.2016 г. на министъра на околната среда и водите (обн., ДВ, бр. 58/26.07.2016 г.) изменена и допълнена със Заповед № РД-720/28.09.2023 г. (обн., ДВ, бр. 83/03.10.2023 г.) за определяне на специфични и подробни цели на опазване. За пристанищния терминал, съответно в защитените зони, не се предвиждат нови дейности с Генералния план – достъпът по суша и вода са обособени и съществуващи.

д) Основни цели на плана:

Съгласно действащия ЗМПВВПРБ, пристанище за обществен транспорт е всяко пристанище, в което се извършват срещу заплащане пристанищни услуги и други съпътстващи дейности от/на кораби и сухоземни транспортни средства, което е достъпно без ограничение за всички кораби и товари. Целта на Генералния план е именно осигуряване без ограничения на достъп по суша и по вода на пристанищните терминали в обхвата на пристанище за обществен транспорт Бургас. В тази връзка Генералният план включва за всеки пристанищен терминал Специализиран подробен устройствен план – парцеларен план за пристанищната акватория (за осигуряване на достъп по море) и парцеларен план за осигуряване на инфраструктура за достъп от суша.

Съгласно *Допълнителните разпоредби* на ЗМПВВПРБ:

- *"Инфраструктура за достъп"* е частта от общата техническа инфраструктура на пристанището, включваща съоръженията и линейните инженерни мрежи на транспорта, чрез които се осигурява достъп на ползвателите по суша и по море, съответно по вътрешни водни пътища, до пристанището, както и влизане в него;
- *„Инфраструктура за достъп по суша“* са пътните и железопътните подходи до границата на пристанището, осигуряващи връзката му с пътната мрежа, съответно с железопътната инфраструктура;
- *„Инфраструктура за достъп по море или по вътрешни водни пътища“* са подходните канали, зоните за подходане и зоните за маневриране на корабите, както и външните рейдове или котвени стоянки;
- *"Акватория на пристанище"* е прилежащата на пристанищната територия водна площ с естествени или създадени в резултат на човешка дейност условия за защита от вълни и затлачване, която притежава нужните площ и дълбочина за безопасно подходане, маневриране и приставане на най-големия разчетен кораб за съответното пристанище или пристанищен терминал. Акваторията на пристанището включва: зона за подходане, зона за маневриране на корабите и оперативна акватория.

С парцеларните планове за акваторията за никой от терминалите не се предвиждат промени в съществуващите към момента акватории, единствено се унифицират номерата на буйовете на подходните канали и зоните за маневриране, предвид че в повечето терминали тези зони са за съвместно ползване от няколко терминала. За акваториите на терминалите не се предвиждат дейности по драгиране за удълбочаване с настоящия Генерален план. Единствено за пристанищни терминали Бургас-изток 2 и Бургас-запад се предвижда разместване на/допълнителни буйове.

С парцеларните планове за сухопътния достъп за повечето терминали (с изкл. на пристанищен терминал Бургаски корабостроителници Южен кей-Л) единствено се означават съществуващите подходи, за да се изпълни целта на Генералния план за осигуряване на равнопоставеност и безпрепятствен достъп между всички пристанищни терминали.

Предвижданията на Генералния план за всеки от пристанищните терминали са както следва:

1) за Пристанищен терминал Бургас-изток-1:

Подробният устройствен план-Парцеларен план (ПУП-ПП) за акваторията на терминала включва съществуващите зони (за подходане, за маневриране и оперативна) – описани като площи и местоположение по-горе в подточка в).

Навигационното осигуряване също не се променя и остава както е в момента. Не се предвиждат промени на процедурите за управление на корабния трафик.

Акваторията на терминал Бургас-изток-1 се използва съвместно за следните терминали (или зони):

- Пътническият терминал – корабни места 1 и 2;
- Зона за яхти и за малки плавателни съдове – от корабни места 0 и 3 до 6;
- Зона за бъдещо развитие – км. 7 – 12;
- Товарен терминал Бургас-изток-1 – от корабни места 13 и 14;
- Товарен терминал Бургас-изток-2 – от корабни места 15 до 20.

ПУП-ПП за осигуряване на инфраструктура за достъп по суша на пристанищен терминал Бургас-изток-1 се изготвя с цел осигуряване на териториален сухопътен безпрепятствен достъп до пристанищния терминал. Достъпът е съществуващ, осигурен към момента, като не се налага обособяване на нови поземлени имоти, нито като регулация, нито като изменение на кадастралната карта – подробно описание е направено по-горе в **подточка в).**

2) за пристанищен терминал Бургас-изток-2:

Подробният устройствен план-Парцеларен план (ПУП-ПП) за акваторията на терминала запазва съществуващата акватория – местоположението и е описано по-горе в **подточка в).**

Единствено за навигационно осигуряване на необходимите условия за безопасно маневриране и приставане на корабите към корабни места 20А и 20Б за обозначаване на границите на зоната за подхождане и маневриране с дълбочина 12.50 м, се предвижда монтиране на плаващи буйове с верижно котвена конфигурация и светлинни сигнали (маяци), монтирани на сушата – в границите на имотите на терминала (*координати на допълнителните буйове № 27, 29, 30 и маяци L5 и L6 са дадени в проекта на Генералния план, приложен към искането*).

Не се предвиждат промени на процедурите за управление на корабния трафик.

Акваторията на терминала се ползва съвместно от съседните терминали Бургас-запад, Порт България Уест, Кораборемонтен завод „Порт Бургас“.

ПУП-ПП за осигуряване на инфраструктура за достъп по суша обхваща съществуващи, обособени пътища, с които е осигурен безпрепятствен сухопътен достъп до терминала – подробна информация е представена по-горе в **подточка в).**

3) за пристанищен терминал Бургас-запад:

Подробният устройствен план-Парцеларен план (ПУП-ПП) за акваторията на терминала запазва съществуващата акватория – местоположението и е описано по-горе в **подточка в).**

За навигационно осигуряване на необходимите условия за безопасно маневриране и приставане на корабите към кейовите стени се предвижда във всеки край да се поставят мигалки за обозначаването им, с което ще се осигури информиране на навлизащите в акваторията на пристанището кораби. За обозначаване на северната граница на дълбоководната част от плавателния канал, която се предвижда да достигне до зоната пред 26-то корабно място, е необходимо изместване на зеления канален буй № 21 на Запад. Не

променят навигационните условия и процедурите за управление на корабния трафик (координати на точките на закотвяне на преместения буй № 21 са дадени в проекта на Генералния план, приложен към искането).

Акваторията на терминала се ползва съвместно от съседните терминали Порт България Уест, Кораборемонтен завод „Порт Бургас“.

ПУП-ПП за осигуряване на инфраструктура за достъп по суша обхваща съществуващи, обособени пътища, с които е осигурен безпрепятствен сухопътен достъп до терминала – подробна информация е представена по-горе в **подточка в)**.

4) за пристанищен терминал Несебър:

Подробният устройствен план-Парцеларен план (ПУП-ПП) за акваторията на терминала запазва съществуващата акватория – местоположението и е описано по-горе в **подточка в)**.

Не променят навигационното осигуряване, навигационните условия и процедурите за управление на корабния трафик.

Акваторията на терминала, и конкретно – зоната за маневриране, се ползва съвместно с Яхтено пристанище “Марина Несебър”. Зоната за подхождане няма да се използват от други пристанищни терминали или пристанища. Предвижда се всички кораби подхождащи и маневриращи към и от пристанищен терминал „Несебър“ да са с предимство пред яхтите и лодките маневриращи на Яхтено пристанище “Марина Несебър”.

ПУП-ПП за осигуряване на инфраструктура за достъп по суша обхваща съществуващи, обособени пътища, с които е осигурен безпрепятствен сухопътен достъп до терминала – подробна информация е представена по-горе в **подточка в)**.

5) за пристанищен терминал Росенец:

Подробният устройствен план-Парцеларен план (ПУП-ПП) за акваторията на терминала запазва съществуващата акватория – местоположението и е описано по-горе в **подточка в)**.

Не променят навигационното осигуряване, навигационните условия и процедурите за управление на корабния трафик.

Акваторията на терминала няма да се ползва от кораби посещаващи други терминали или пристанища.

ПУП-ПП за осигуряване на инфраструктура за достъп по суша обхваща съществуващи, обособени пътища, с които е осигурен безпрепятствен сухопътен достъп до терминала – подробна информация е представена по-горе в **подточка в)**.

6) за пристанищен терминал Порт България Уест:

Подробният устройствен план-Парцеларен план (ПУП-ПП) за акваторията на терминала запазва съществуващата акватория – местоположението и е описано по-горе в **подточка в)**.

Не променят навигационното осигуряване, навигационните условия и процедурите за управление на корабния трафик.

Акваторията на терминала, и конкретно – зоните за подхождане и маневриране, се ползва съвместно от кораби, посещаващи следните други терминали в района: Бургас-изток-1, Бургас-изток-2, Бургас-запад, КРЗ „Порт Бургас“, Трансстрой-Бургас.

ПУП-ПП за осигуряване на инфраструктура за достъп по суша обхваща съществуващи, обособени пътища, с които е осигурен безпрепятствен сухопътен достъп до терминала – подробна информация е представена по-горе в **подточка в)**.

7) за пристанищен терминал Бургаски корабостроителници – Южен кей Л:

Подробният устройствен план-Парцеларен план (ПУП-ПП) за акваторията на терминала запазва съществуващата акватория – местоположението и е описано по-горе в **подточка в)**.

Не променят навигационното осигуряване, навигационните условия и процедурите за управление на корабния трафик.

Пристанищната акватория (зона за подхождане и маневриране) на терминала е разположена в непосредствена близост до поземлени имоти на „Бургаски корабостроителници“ АД и регистрирано пристанище със специално предназначение. Затова е необходимо съвместно ползване на акваторията на терминала от кораби посещаващи терминал „Пристанище със специално предназначение Бургаски корабостроителници“ – акваториите на двата терминала съвпадат.

ПУП-ПП за осигуряване на инфраструктура за достъп по суша предвижда обособяване на къса улица, съответно нови имоти, с която да се осигури безпрепятствен сухопътен достъп до терминала – подробна информация е представена по-горе в **подточка в)**.

8) за пристанищен терминал Кораборемонтен завод „Порт Бургас“:

Подробният устройствен план-Парцеларен план (ПУП-ПП) за акваторията на терминала запазва съществуващата акватория – местоположението и е описано по-горе в **подточка в)**.

Не променят навигационното осигуряване, навигационните условия и процедурите за управление на корабния трафик.

Акваторията на терминала, и конкретно зоните за подхождане и маневриране, се ползват от кораби, посещаващи съседните терминали Бургас-изток-1, Бургас-изток-2, Бургас-запад, Порт България Уест, Трансстрой Бургас.

ПУП-ПП за осигуряване на инфраструктура за достъп по суша обхваща съществуващи, обособени пътища, с които е осигурен безпрепятствен сухопътен достъп до терминала – подробна информация е представена по-горе в **подточка в)**.

9) за пристанищен терминал Трансстрой Бургас:

Подробният устройствен план-Парцеларен план (ПУП-ПП) за акваторията на терминала запазва съществуващата акватория – местоположението и е описано по-горе в **подточка в)**.

Не променят навигационното осигуряване, навигационните условия и процедурите за управление на корабния трафик.

Акваторията на терминала, и конкретно зоните за подхождане и маневриране, се ползват от кораби, посещаващи съседните терминали Бургас-изток-1, Бургас-изток-2, Бургас-запад, Порт България Уест, КРЗ Порт Бургас.

ПУП-ПП за осигуряване на инфраструктура за достъп по суша обхваща съществуващи, обособени пътища, с които е осигурен безпрепятствен сухопътен достъп до терминала – подробна информация е представена по-горе в **подточка в)**.

10) за Пристанище със специално предназначение „Бургаски корабостроителници“

Подробният устройствен план-Парцеларен план (ПУП-ПП) за акваторията на терминала запазва съществуващата акватория – местоположението и е описано по-горе в **подточка в)**.

Не променят навигационното осигуряване, навигационните условия и процедурите за управление на корабния трафик.

Пристанищната акватория (зона за подхождане и маневриране) на терминала е разположена в непосредствена близост до пристанищен терминал „Бургаски корабостроителници – Южен кей Л“. Затова е необходимо съвместно ползване на акваторията на терминала от кораби посещаващи двата терминала – акваториите на двата терминала съвпадат. В тази връзка **ПУП-ПП за акваторията на пристанищен терминал „Бургаски корабостроителници – Южен кей Л“ се отнася и акваторията на Пристанище със специално предназначение „Бургаски корабостроителници“** – не се изготвя отделен ПУП-ПП за акваторията на Пристанище със специално предназначение „Бургаски корабостроителници“.

Генералният план не включва осигуряване на достъп по суша на пристанище със специално предназначение „Бургаски корабостроителници“ и в тази връзка **не се изготвя ПУП-ПП за осигуряване на инфраструктура за достъп по суша.**

е) Финансиране на плана (държавен, общински бюджет или международни програми, други финансови институции)

Реализирането на плана се финансира от ДППИ.

ж) Срокове и етапи на изготвянето на плана и наличие (нормативно регламентирано) на изискване за обществено обсъждане или друга процедурна форма за участие на обществеността

Планът се изготвя едноетапно, като за него няма нормативно изискване за обществено обсъждане или участие на обществеността.

3. Информация за органа, отговорен за прилагането на плана

Отговорни за прилагането на плана са собствениците и пристанищните оператори на съответните пристанищни терминали на пристанище за обществен транспорт Бургас.

4. Орган за приемане/одобряване/утвърждаване на плана

Генералният план се одобрява съвместно от министъра на транспорта и съобщенията и министъра на регионалното развитие и благоустройството.

5. (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:

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

1. Характеристика на плана относно:

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

Генералният план определя безпрепятственият достъп до терминалите по суша и вода, като единствено за пристанищен терминал Бургаски корабостроителници – Южен кей Л с ПУП-ПП за сухопътния достъп се предвижда изграждане на къса улица с обща площ 2 380 кв.м, или само тази част от целия Генерален план определя рамката за развитие на инвестиционно предложение по Приложение № 2 на ЗООС. Засегнатите от новопредвидената пътна отсечка имоти са урбанизирани, като се засяга основно ПИ с идентификатор 07079.662.9575 (общинска публична собственост, урбанизирана територия, НТП: За второстепенна улица), който и към момента е отреден за улица.

Сухопътният достъп за останалите терминали **е съществуващ и осигурен и към момента** и не се променя.

Пристанищната акватория е съществуваща и не се променя за всички терминали в обхвата на пристанище за обществен транспорт Бургас, като само за два от пристанищните терминали се предвиждат промени/допълнителни буйове, както следва:

- **за пристанищен терминал „Бургас-изток 2“** за навигационно осигуряване на необходимите условия за безопасно маневриране и приставане на корабите към корабни места 20А и 20Б за обозначаване на границите на зоната за подхождане и маневриране с дълбочина 12.50 м, се предвижда монтиране на плаващи буйове с верижно котвена конфигурация и светлинни сигнали (маяци), монтирани на сушата – в границите на имотите на терминала (*координати на допълнителните буйове № 27, 29, 30 и маяци L5 и L6 са дадени в проекта на Генералния план, приложен към искането*);
- **за пристанищен терминал „Бургас-запад“** - за навигационно осигуряване на необходимите условия за безопасно маневриране и приставане на корабите към кейовите стени се предвижда във всеки край да се поставят мигалки за обозначаването им, с което ще се осигури информиране на навлизащите в акваторията на пристанището кораби. За обозначаване на северната граница на дълбоководната част от плавателния канал, която се предвижда да достигне до зоната пред 26-то корабно място, е необходимо изместване на зеления канален буй № 21 на запад. Не променят

навигационните условия и процедурите за управление на корабния трафик (координати на точките на закотвяне на преместения буй № 21 са дадени в проекта на Генералния план, приложен към искането).

Предвидените промени за акваторията на горните два терминала, в т.ч. монтирането на маяци на сушата, не определят рамката за инвестиционни предложения по Приложение № 1 и Приложение № 2 на ЗООС.

б) мястото на предлагания план в цялостния процес или йерархия на планиране и степен, до която планът влияе върху други планове и програми:

Генералният план съобразява **Интегрирана транспортна стратегия за периода до 2030 г.** (за която е проведена процедура по екологична оценка, приключила със Становище по екологична оценка № 1-1/2017 г. на министъра на околната среда и водите), като е в съответствие с две от стратегическите цели на стратегията за повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор и за подобряване на транспортната свързаност и достъпност.

Генералният план съобразява **действащите генерални планове и подробни устройствени планове** на отделните пристанищни терминали, като с него не се предвиждат промени спрямо тези планове.

Генералният план не влиза в противоречие с действащи стратегии, планове и програми на национално, в т.ч. регионално и местно, и международно ниво.

в) значение на плана за интегрирането на екологичните съображения, особено с оглед насърчаването на устойчиво развитие:

Разработването на Генералния план се прави с цел осигуряване на безпрепятствен достъп до всеки един от терминалите на пристанище за обществен транспорт Бургас по суша и вода. Планът е в съответствие с действащите екологични норми и политики за развитие, като не влиза в противоречие с екологични съображения.

г) екологични проблеми от значение за плана:

Пристанищните терминали в обхвата на Генералния план са съществуващи и тяхната експлоатация се осъществява в съответствие с изискванията на екологичното законодателство в страната.

Генералният план се изготвя единствено с цел осигуряване на безпрепятствен достъп по суша и вода до всички пристанищни терминали на пристанище с обществено значение Бургас. Пристанищната акватория е съществуващата за всички терминали в обхвата на пристанището. Достъпът по суша също е съществуващ за всички терминали, с изключение на пристанищен терминал Бургаски корабостроителници – Южен кей Л – за територията, предвидена за нова улица за достъп (урбанизирани имоти) не са установени екологични проблеми. Също така, реализацията на улицата, която е с незначителна площ от 2 380 кв.м., няма потенциал да доведе до възникване на нови екологични проблеми в района. Подробна оценка на очакваното въздействие е направена в **т. 4** по-долу.

д) значение на плана за изпълнението на общностното законодателство в областта на околната среда:

Целите и предметът на Генералния план са единствено за осигуряване на безпрепятствен достъп по вода и по суша до пристанищните терминали на пристанище за обществен транспорт Бургас. Освен сухопътния достъп до пристанищен терминал Бургаски

корабостроителници – Южен кей Л, за всички терминали достъпът по вода и суша е съществуващ и парцеларните планове единствено обособяват територията, с оглед изпълнение на актуалните нормативни изисквания на европейско, съответно – национално ниво.

В тази връзка настоящият Генерален план няма пряко отношение към изпълнение на общностното законодателство в областта на околната среда, като предвижданията на плана не влизат в противоречие с това законодателство.

По отношение на новопредвидената улица, с която ще се осигури сухопътен достъп до пристанищен терминал Бургаски корабостроителници – Южен кей Л, ще се приложат всички актуални изисквания на екологичното законодателство в страната.

е) наличие на алтернативи:

Освен сухопътния достъп до пристанищен терминал Бургаски корабостроителници – Южен кей Л, за всички терминали достъпът по вода и суша е съществуващ и парцеларните планове единствено обособяват територията, с оглед изпълнение на актуалните нормативни изисквания на европейско, съответно – национално ниво.

По отношение на новопредвидената улица, с която ще се осигури сухопътен достъп до пристанищен терминал Бургаски корабостроителници – Южен кей Л, проектът на Генералния план не разглежда алтернативи, тъй като от една страна местоположението на улицата се съобразява с местоположението на терминала, а от друга избраният терен включва част от имота, която се ползва като улица (с което се ограничава до възможния минимум заемащото на нови терени).

2. Обосновка на конкретната необходимост от изготвянето на плана:

Конкретната необходимост от изготвяне на Генералния план по чл. 106а от ЗМПВВПРБ е изпълнение на нормативните изисквания за осигуряване на безпрепятствен достъп по суша и вода до всички пристанища (морски пристанища Варна и Бургас) в обхвата на *Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС (ОВ, L 348/1 от 20 декември 2013 г.)*.

3. Информация за планове и програми и инвестиционни предложения, свързани с предложени план:

Генералният план изцяло съобразява и не предвижда промени в съществуващото състояние, местоположение и обхват (в т.ч. налични съоръжения и инфраструктура) на пристанищните терминали на пристанище за обществен транспорт Бургас. В тази връзка планът не влиза в противоречие с генералните планове по чл.112а на ЗМПВВПРБ за терминалите, за които има разработени и одобрени такива планове, нито с техните ПУП-ПРЗ.

Генералният план определя рамката за инвестиционно предложение единствено за пристанищен терминал Бургаски корабостроителници Южен кей-Л – изграждане на улица са осигуряване на безпрепятствен сухопътен достъп до терминала.

Генералният план не е свързан с други планове, програми и инвестиционни предложения.

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

а) вероятността, продължителността, честотата и обратимостта на последиците:

Генералният план запазва и единствено обозначава съществуващите територии и акватории за достъп съответно по суша и вода до всеки от пристанищните терминали в обхвата на пристанище за обществен транспорт Бургас. Само за пристанищен терминал Бургаски корабостроителници Южен кей-Л с плана се предвижда изграждане на улица за осигуряване на безпрепятствен сухопътен достъп до терминала, и това е единственото предвиждане, свързано с въздействие върху околната среда в обхвата на целия план.

Новопроектираната улица за осигуряване на безпрепятствен сухопътен достъп до пристанищен терминал Бургаски корабостроителници Южен кей-Л е с обща площ 2 380 кв.м., като засяга урбанизирани имоти, а по-голямата част от площта на улицата попада в обхвата на линеен участък, който и към момента се ползва за сухопътен достъп до терминала.

Очакваните последици за околната среда (по компоненти и фактори) и човешкото здраве се оценяват както следва:

Климат и атмосферен въздух:

Въздействие по време на строителната фаза

По време на строителната фаза се очаква временно неблагоприятно въздействие върху атмосферния въздух в непосредствена близост до строителната площадка, в резултат на запрашаването и емисиите на отработени газове от ДВГ от използваната транспортна и строителна техника и най-вече изкопно-насипните дейности. При нормални условия праховите частици от строителните дейности се отлагат на малки разстояния, основно в рамките на строителната полоса и в непосредствена близост до нея.

Емисиите на други замърсители от строителната техника, характерни за работата на двигателите с вътрешно горене, ще са в незначителни количества предвид това, че най-вредните вещества се изпускат в атмосферния въздух при пускането на строителната техника и при студен двигател, както и при работа на двигателя на празен ход. Тези режими на работа на техниката следва да се сведат до минимум на площадките по време на строителството.

Предвид малкия териториален обхват на улицата и малкия обем на строителните дейности това въздействие ще бъде краткотрайно и локално – основно в границите на трасето, незначително и напълно обратимо. Не се очаква емисиите да достигнат, съответно да окажат въздействие или да създадат какъвто и да е риск за най-близките обекти, подлежащи на здравна защита – жилищни сгради в ж.к. „Меден рудник“, най-близката от които отстои на около 1 417 m (1,417 km) – Фиг. 31:



Фиг. 31. Отстояние от новопроектираната улица до най-близкия обект, подлежащ на здравна защита

Въздействие по време на фазата на експлоатация

Експлоатацията на ИП не е свързана с организирани емисии на вредни вещества в атмосферния въздух. Източник на неорганизираните емисии на вредни вещества ще бъде трафикът към и от терминала по новопроектираната улица, като такъв се осъществява и към момента, т.е. не се очаква промяна, нито влошаване на качеството на атмосферния въздух в района.

Води:

Пристанище за обществен транспорт Бургас попада в териториалния обхват на Басейнова дирекция „Черноморски район“ (БДЧР). Към момента, за територията на Черноморски район за басейново управление са действащи План за управление на речните басейни (ПУРБ) за периода 2022-2027 г. и План за управление на риска от наводнение (ПУРН) за периода 2022-2027 г. Планове са съобразени в настоящата оценка.

На предходния етап на уведомление от процедурата по ЕО, от страна на БДЧР е изразено становище с изх.№ 04-01-1480/A1/11.04.2024 г., съгласно което Генералният план е допустим спрямо ПУРБ за периода 2016-2021 г. при спазване на посочените в становището мерки и законови изисквания. **Междувременно, с Решение на МС № 921/31.12.2024 г. е приет ПУРБ в Черноморски район за периода 2022-2027 г., във връзка с което е направен анализ на начина на съобразяване/изпълнение на относимите мерки от ПУРБ 2022-2027 г.:**

А. Повърхностни водни тела в обхвата на Генералния план:

Териториално Генералният план попада в обхвата на четири повърхностни водни тела:

- *Крайбрежно водно тяло „от Св. Влас до Поморие“ с код BG2BS000C1108;*
- *Крайбрежно водно тяло „Южен Бургаски залив < 30 m“ с код BG2BS000C1308;*
- *Повърхностно водно тяло „ез. Мандра /, Узунгерен“ с код BG2MA100L001;*
- *Повърхностно водно тяло „Бургаско езеро“ с код BG2SE900L037.*

Информация за състоянието на водните тела съгласно ПУРБ 2022-2027 г. е представена в Таблица 2:

Таблица 2. Състояние на повърхностните водни тела в обхвата на Генералния план, ПУРБ 2022-2027 г.

Водно тяло	Категория	Екологично състояние/потенциал	Химично състояние	Елементи за качество/Показатели, влошаващи химичното състояние
BG2BS000C1108	естествено	добро	непостигащо добро	живак
BG2BS000C1308	естествено	умерено	не е определено	ФП, МФ, МЗБ, наситеност на кислород, разтворен кислород,, ортфосфати
BG2SE900L037	СМВТ	много лош	непостигащо добро	ФП, МЗБ, Риби, общ азот, общ фосфор, кислородни условия, активна реакция, трибутилкаалени съединения, PBDE, живак
BG2MA100L001	СМВТ	умерен	непостигащо добро	ФП, МЗБ, общ фосфор, алуминий, PBDE, живак

Видовете натиск и значимостта му за всяко водно тяло, са както следва:

- Крайбрежно водно тяло **BG2BS000C1108** – като значим е оценен натискът от точкови източници – градски отпадъчни води; инсталации в обхвата на Директивата относно емисиите от промишлеността (ДЕП), инсталации извън обхвата на ДЕП; от дифузни източници – атмосферно отлагане; антропогенен натиск – неизвестен. *За водното тяло не е установен значим натиск от корабоплаването;*
- Крайбрежно водно тяло **BG2BS000C1308** – като значим е оценен натискът от точкови източници – градски отпадъчни води; от дифузни източници – атмосферно отлагане; от физическо изменение на коритото/леглото/крайречните зони/брега – защита от наводнения; язовири, прегради и шлюзове – защита от наводнения, корабоплаване;
- Повърхностно водно тяло **BG2MA100L001** - като значим е оценен натискът от точкови източници – градски отпадъчни води; от дифузни източници – атмосферно отлагане; физическо изменение на коритото/леглото/крайречните зони/брега – неизвестно или излязло от употреба; язовири, прегради и шлюзове – други; други хидротехнически изменения; антропогенен натиск – неизвестен. *За водното тяло не е установен значим натиск от корабоплаването;*
- Повърхностно водно тяло **BG2SE900L037** – като значим е оценен натискът от точкови източници – градски отпадъчни води и инсталации извън обхвата на ДЕП; от дифузни източници – селско стопанство и атмосферно отлагане, от физическо изменение на брега - други, язовири, прегради и шлюзове – други, интродуцирани видове и болести; антропогенен натиск – неизвестен. *За водното тяло не е установен значим натиск от корабоплаването.*

Екологичните цели за повърхностните водни тела в обхвата на Генералния план съгласно ПУРБ 2022-2027 г., са както следва – **Таблица 3:**

Таблица 3. Екологични цели за повърхностните водни тела и изключения

Водно тяло	Цели до 2027 г.	Цели след 2027 г.	Основание за изключения	Обосновка на прилагане на изключенията
BG2BS000C1108	1. Поддържане на добро екологично състояние.	1. Постигане на добро	чл. 156в, т.1 „а“ от Закона за водите /ЗВ/	Подобрен е мониторингът на хим. състояние (матрица биота); установените превишения са за

Водно тяло	Цели до 2027 г.	Цели след 2027 г.	Основание за изключения	Обосновка на прилагане на изключенията
	2. Намаляване на концентрацията на живак. 3. Поддържане на добро химично състояние по веществата, по които не са установени превишения.	химично състояние	(4.4.iii от Рамкова директива за водите/РДВ/) за химично състояние (ХС)	повсеместен замърсител; идентифициран натиск от атм. отлагане; вероятен пренос на замърсители с трансграничен характер.
BG2BS000C1308	1. Постигане на добро състояние по ФП, МФ, МЗБ, кислородни условия и ортофосфатен фосфор. 2. Поддържане на добро състояние по ФХЕК/СЗ, по които не са установени превишения. 3. Постигане на добро химично състояние.	1. Постигане на добро екологично състояние.	чл. 156в, т.1 „в“ от ЗВ (4.4.iii от РДВ) (по отношение ЕС)	Постигането на добро ЕС се възпрепятства от полузатворения залив, хидроморфоложките особености на района, и затруднения водообмен и намалена възможност за самопречистване. Въпреки намаляването на антропогенния натиск и въздействие в района, все още са налице голям брой наземно базирани източници на замърсяване: заустване на пречистени отпадъчни води от канализационните системи на населени места, нерегламентирани зауствания, наличие на рибарски селища и пристанища, яхтени пристанища/пристани. Налице е и дифузно замърсяване с комплексен характер. Подобряването на състоянието на водите е в пряка зависимост от успешното изпълнение на мерки за езерата Вая и Мандра.
BG2SE900L037	1. Опазване, подобряване и възстановяване на водното тяло за постигане на добър екологичен потенциал; - постигане на умерен екологичен потенциал по биологични елементи - ФП; - постигане на добър екологичен потенциал по биологични елементи - МЗБ и Риби; - постигане на добър екологичен потенциал по физикохимични елементи - активна реакция, кислородни условия, общ азот и общ фосфор; 2. Поддържане на добро състояние по БЕК/ФХЕК/СЗ, за които	1. Постигане на добро екологично състояние. 2. Постигане на добро химично състояние.	чл. 156в, т.1 „в“ от ЗВ (4.4.iii от РДВ) по отношение на ЕС и ХС	В периода на прилагане на втория ПУРБ са изследвани всички БЕК. Отчетено е влошено състояние по ФП, МЗБ и Риби, докато за МФ е отчетено добро състояние. ФХЕК и СЗ запазват съответно умереното и доброто състояние от втория План. Подобен химичен мониторинг (матрици вода и биота). Предвид че трибутилкалаените съединения, живакът и PBDE са uPBT, постигането на свързаните екологични цели е затруднено, което налага удължаване на сроковете и комбинирано прилагане на съществуващи и новоидентифицирани мерки.

Водно тяло	Цели до 2027 г.	Цели след 2027 г.	Основание за изключения	Обосновка на прилагане на изключенията
	не са установени превишения. 3. Намаляване на концентрацията на трибутилкалаени съединения, PBDE, живак. 4. Постигане на добро химично състояние			
BG2MA100L001	1. Предотвратяване влошаването на екологичното състояние. 2. Опазване, подобряване и възстановяване на водното тяло за постигане на добро екологично състояние; - постигане на добър потенциал по биологични елементи - ФП и МЗБ; - постигане на добро състояние по физико-химичен елемент P-total; - постигане на добро състояние по СЗ - алуминий; 3. Намаляване на концентрациите на живак и PBDE. 4. Поддържане на добро състояние по ПВ, за които не са установени превишения.	1. Поддържане на добро екологично състояние. 2. Постигане на добро химично състояние. 3. Поддържане на добро химично състояние.	чл. 156в, т.1 „в“ от ЗВ (4.4.iii от РДВ) за ЕС	Отчита се голямо подобрение в екологичното състояние на тялото от втори към трети ПУРБ: от много лош в умерен потенциал. Подобреният мониторинг на химичното състояние, вкл. изследването на матрица биота, индикират влошаване, дължащо се на иРВТ живак и PBDE в риби. Спецификата на посочените замърсители, както и идентифицираният за тялото натиск от градски и промишлени точкови източници, хидроморфлогични изменения, както и атмосферна депозиция, обуславят удължаването на срока за постигане на добро екологично и химично състояние.

Предвижданията на Генералния план не влизат в противоречие с целите, определени за повърхностните водни тела.

Б. Подземни водни тела в обхвата на Генералния план

В обхвата на Генералния план попадат 6 подземни водни тела, за които състоянието и потенциалните обекти на замърсяване, са както следва:

- *Подземно водно тяло „Порови води в кватернера на р. Хаджийска“ с код BG2G000000Q006* – оценено в добро количествено и добро химично състояние, съответно добро общо състояние съгласно ПУРБ 2022-2027 г. Като обекти, потенциални източници на замърсяване, са установени както дифузни (дренаж от градове, включително оттичане при наводнения, на замърсени води; инфраструктура без канализация; обработваеми земеделски земи; смесени земеделски площи), така и точкови (депа за отпадъци, предприятия, ББ кубове, кариери за открит добив на строителни материали, канализация).
- *Подземно водно тяло „Порови води в неоген-сармат Руев-Несебър“ с код BG2G000000N020* - оценено в добро количествено и добро химично състояние,

съответно добро общо състояние съгласно ПУРБ 2022-2027 г. Като обекти, потенциални източници на замърсяване, са установени както дифузни (дренаж от градовете, включително оттичане при наводнения, на замърсени води; инфраструктура без канализация; обработваема земеделска земя; смесени земеделски площи), така и точкови (депа за отпадъци);

- *Подземно водно тяло „Порови води в неоген-Бургас“ с код BG2G000000N025* – оценено в добро количествено, но в лошо химично състояние, с обща оценка „лошо“ състояние съгласно ПУРБ 2022-2027 г., с показател, влошаващ химичното състояние: нитрати. Като обекти, потенциални източници на замърсяване, са установени както дифузни (дренаж от градовете на замърсени води – в т.ч. от оттичане при наводнения; инфраструктура без канализация, обработваеми земеделски земи, смесени земеделски площи), така и точкови (депа, кариери за добив на строителни материали, дренаж от градовете);
- *Подземно водно тяло „Порови води в палеоген, палеоцен, еоцен Бургас“ с код BG2G000000PG029* - оценено в добро количествено и добро химично състояние, съответно добро общо състояние съгласно ПУРБ 2022-2027 г. Като обекти, потенциални източници на замърсяване, са установени както дифузни (депа, кариери, дренаж от градовете на замърсени води – в т.ч. от оттичане при наводнения; инфраструктура без канализация, обработваеми земеделски земи, смесени земеделски площи), така и точкови (депа за отпадъци, хвостохранилище, ББ кубове, кариери за добив на полезни изкопаеми – строителни материали, въглища, производства, ПСОВ, канализация);
- *Подземно водно тяло „Пукнатинни води в K2t cn-st-Бургаска вулканична северно и западно от Бургас“ с код BG2G000000K2034* - оценено в добро количествено и добро химично състояние, съответно добро общо състояние съгласно ПУРБ 2022-2027 г. Като обекти, потенциални източници на замърсяване, са установени както дифузни (дренаж от градовете, включително оттичане при наводнения, на замърсени води; инфраструктура без канализация; обработваема земеделска земя; смесени земеделски площи; ферми; замърсени почви; предприятия), така и точкови (депа за отпадъци, свинекомплекс, ББ кубове, кариери);
- *Подземно водно тяло „Пукнатинно-карстови води в BK2t cn -st - Бургаска вулканична южно от Бургас“ с код BG2G000000K2035* - оценено в добро количествено и добро химично състояние, съответно добро общо състояние съгласно ПУРБ 2022-2027 г. Като обекти, потенциални източници на замърсяване, са установени както дифузни (дренаж от градовете, включително оттичане при наводнения, на замърсени води; инфраструктура без канализация; обработваема земеделска земя; смесени земеделски площи; ферми), така и точкови (депа, ПСОВ, ББ кубове, кариери).

Целите за опазване на околната среда за подземните водни тела в обхвата на Генералния план съгласно ПУРБ 2022-2027 г., са както следва – **Таблица 4:**

Таблица 4. Екологични цели за подземните водни тела и изключения

Водно тяло	Цели до 2027 г.	Цели след 2027 г.	Основание за изключения	Обосновка на прилагане на изключенията
BG2G000000Q006	1. Запазване на добро	1. Запазване на добро	-	-

Водно тяло	Цели до 2027 г.	Цели след 2027 г.	Основание за изключения	Обосновка на прилагане на изключенията
	количествено състояние. 2. Запазване на добро химично състояние.	количествено състояние. 2. Запазване на добро химично състояние.		
BG2G000000N020	1. Запазване на добро количествено състояние. 2. Запазване на добро химично състояние.	1. Запазване на добро количествено състояние. 2. Запазване на добро химично състояние.	-	-
BG2G000000N025	1. Предотвратяване влошаването на химичното състояние по показателя NO_3 и намаляване под ПС. 2. Опазване, подобряване и възстановяване на водното тяло за постигане на добро химично състояние. 3. Запазване на добро количествено състояние.	1. Постигане на добро химично състояние. 2. Запазване на добро количествено състояние.	Удължени срокове по член чл. 4 (4) от РДВ и чл. 156в, т. 1, буква „в“ от ЗВ. Естествени условия	Подземното водно тяло е определено в лошо химично състояние поради високи концентрации на нитрати, свързани със селскостопански натиск и натист от битови отпадъчни води, които не са свързани към канализацията. Видът на изключението е променен от по-малко строги цели съгласно член 4 (5) от ПУРБ 2 на удължени срокове съгласно член 4 (4) от ПУРБ 3 в резултат на доказателства за подобрене, подобрени резултати от мониторинга и елиминиране на неточностите в предишни оценки. Приложени са мерки за намаляване на дифузното замърсяване от селско стопанство и подобряване на канализацията. Необходимо е време за екологично възстановяване - ефекта от приложените и планираните мерки ще се отрази върху концентрацията на нитрати след определено време и постигане на добро химично състояние.
BG2G000000PG029	1. Запазване на добро количествено състояние. 2. Запазване на добро химично състояние.	1. Запазване на добро количествено състояние. 2. Запазване на добро химично състояние.	-	-
BG2G000000K2034	1. Запазване на добро количествено състояние. 2. Запазване на добро химично състояние.	1. Запазване на добро количествено състояние. 2. Запазване на добро химично състояние.	-	-
BG2G000000K2035	1. Запазване на добро	1. Запазване на добро	-	-

Водно тяло	Цели до 2027 г.	Цели след 2027 г.	Основание за изключения	Обосновка на прилагане на изключенията
	количествено състояние. 2. Запазване на добро химично състояние.	количествено състояние. 2. Запазване на добро химично състояние.		

Предвижданията на Генералния план не влизат в противоречие с целите, определени за повърхностните водни тела.

В. Зони за защита на водите

Територията на Генералния план попада в следните зони за защита на водите по смисъла на чл.119а от ЗВ:

- Подземни водни тела определени като **зона за защита на питейните води** съгласно чл. 119а, т.1 от ЗВ с кодове: BG2DGW000000Q006, BG2DGW000000PG029, BG2DGW000000K2034, BG2DGW000000K2035;
- Зона, в която водите са чувствителни към биогенни елементи - чувствителна зона, съгласно чл. 119а, ал. 1, т. 3 от ЗВ;
- Зони за опазване на стопански ценни видове риба с код BG2FSWBS000CI 108 и BG2FSWBS000C1308, съгласно чл. 119а, ал. 1, т. 4 от ЗВ;
- Зони за защита съгласно чл. 119а, ал. 1, т.5 от ЗВ: „Мандра-Пода“ код BG0000271 и „Ахелой-Равда-Несебър“ с код BG0000574: защитени зони и територии, определени или обявени за опазване на местообитания и биологични видове, в които поддържането или подобряването на състоянието на водите е важен фактор за тяхното опазване.

Предвижданията на Генералния план не създават рискове за неблагоприятно въздействие по отношение на зоните за защита на водите.

Г. Санитарно-охранителни зони

Територията на Генералния план попада в пояси II и III на СОЗ около „Б-20, Б-88“ и находище на минерална вода Съдиево, учредена със Заповед на МОСВ №РД-877/25.08.2004 г. Предвижданията на Генералния план – осигуряване на достъп по суша и вода до пристанищните терминали, които са текущо осигурени в почти всички терминали, не влиза в противоречие с определените забрани и ограничения за СОЗ.

Д. Анализ на съответствието на Генералния план с относимите мерки от ПУРБ 2022-2027 г.:

Относимите мерки от ПУРБ 2022-2027 г. и анализа на начина им на съобразяване/съответствие с Генералния план, са както следва:

Мерки от Приложение 7.2 на ПУРБ (Програма от мерки):

- Мярка „Предотвратяване на влошаването на състоянието на водите от проекти и дейности на етап инвестиционните предложения“ с предвидено действие: „Оценка на допустимостта на нови инвестиционни намерения съгласно ПУРБ“ – **Генералният план не предвижда нови инвестиционни намерения, освен улицата за сухопътен достъп до пристанищен терминал Бургаски корабостроителници Южен кей-Л, и промяна на местоположението и добавяне на нови навигационни буйове за два от терминалите. В рамките на настоящата процедура по екологична оценка от**

страна на БДЧР се извършва оценка на допустимостта на проекта на Генералния план спрямо ПУРБ. На етапа на инвестиционно предложение за предвидената улица ще бъде проведена приложимата процедура по оценка на въздействие върху околната среда, в рамките на която ще се оцени и допустимостта спрямо действащия ПУРБ;

- *Мярка: „Предотвратяване на влошаването на състоянието на водите от проекти и дейности на етап инвестиционни предложения“ с предвидено действие: „Недопускане реализацията на инвестиционни предложения, водещи до негативна промяна на състоянието на водните тела“* – Генералният план не води до негативна промяна на състоянието на водните тела, тъй като с него се обозначават сухопътния достъп до пристанищните терминали (който е съществуващ и обособен за всички терминали, с изключение на пристанищен терминал Бургаски корабостроителници Южен кей-Л) и пристанищната акватория. Произтичащите от плана дейности като изграждане на улица за сухопътен достъп до пристанищен терминал Бургаски корабостроителници Южен кей-Л и промяна в местоположението и/или добавяне на нови буйове в акваторията, нямат потенциал за предизвикване на негативна промяна в състоянието на повърхностните водни тела в обхвата на Генералния план;
- *Мярка: „Предотвратяване на влошаването на състоянието на водите от проекти и дейности на етап инвестиционни предложения“, с предвидено действие „Забрана за извършване на дейности в зони за защита от НЕМ Натура 2000, когато дейностите са в нарушение на изискванията и условията в заповедите за обявяване, плановете за управление и определените специфични цели на зоните“* - Генералният план не предвижда дейности в обхвата на защитени зони и е допустим спрямо установените режими за тях. Генералният план и пристанищните терминали не попадат в обхвата на защитени територии;
- *Мярка: „Опазване на химичното състояние на подземните води от замърсяване и влошаване“ с предвидено действие: „Забрана за извършването на дейности водещи до отвеждането в подземните води на опасни вещества“* – Генералният план не включва предвиждания, които са свързани с отвеждане в подземните води на опасни вещества;

Е. Изпълнение на условията от становище на БДЧРс изх.№ 04-01-1480/А1/11.04.2024

2.:

- *не се допуска замърсяване на водите и влошаване на състоянието на засегнатите водните тела* – Генералният план не включва дейности, които биха могли да доведат до замърсяване на води или влошаване на състоянието на водните тела в обхвата и в района на пристанищните терминали.
- *не се допуска негативно въздействие върху хидро- и литодинамичните условия в района* – Генералният план не оказва въздействие върху хидро- и литодинамичните условия в района.
- *не се допуска нарушаване на целостта и загуба на морското дъно, и влошаване състоянието на пелагичните и бентосните местообитания, и видове* – Генералният план не включва дейности (в т.ч. драгиране, удълбочаване и др.), които могат да доведат до нарушаване на целостта и загуба на морското дъно, нито предвижда дейности, които биха повлияли на пелагични и бентосни местообитания и видове.

Ж. Риск от наводнения:

Генералният план попада в определени райони със значителен потенциален риск от наводнения (РЗПРН) с кодове:

- BG2_APSFR_BS_102 „Черно море-Бургас“, който се залива с моделиран сценарий с период на повтаряемост 20, 100 и 1000 години, и
- BG2_APSFT_BS_06 „Черно море – от Св. Влас до гр. Поморие“, който се залива с моделиран сценарий с период на повтаряемост 20, 100 и 1000 г.

С изключение на новопредвидената улица за сухопътен достъп до терминал Бургаски корабостроителници Южен кей-Л, Генералният план не определя рамка за други инвестиционни предложения за терминалите – и дейностите на терминалите и териториите и акваториите за достъп по суша и вода са съществуващи и се запазват както са в момента.

Конкретно по отношение на новопредвидената улица – тя не попада в територии, които могат да бъдат залети при морско наводнение и при трите периода на повторение, но е в близост до територии, които могат да бъдат наводнени. Нейното местоположение на Картата на риска от морско наводнение, при период на повторение 1000 г. (ниска вероятност) е показано на **Фиг. 32**:



Фиг. 32. Местоположение на новопредвидената улица върху Карта на риска от морско наводнение при вероятност на повторение 1000 г. в РЗПРН BG2_APSFR_BS_102 „Черно море-Бургас“

В ПУРН 2022-2027 г. няма заложени конкретни мерки, касаещи Генералния план, но са заложени основни мерки за намаляване на риска от наводнения на ниво РЗПРН:

- *< M34-B12> Елементи на устойчивите отводнителни системи (УОС) за намаляване на пика на високите води – Генералният план няма отношение към отводнителните системи на пристанищните терминали. За новопредвидената улица ще се предвиди подходящо отводняване в процеса на проектиране.*
- *<M33-B27a> Обновяване или надграждане на съществуващи защитни стени или диги с допълнителни елементи на зелена инфраструктура – Генералният план няма предвиждания, които да имат отношение към мярката.*

Въздействие върху водите по време на строителната фаза

Генералният план не предвижда дейности по водоползване, нито заустване на отпадъчни води във водни обекти, или дейности които биха могли да замърсят водни тела.

Предвидената улица за сухопътен достъп до пристанищен терминал Бургаски корабостроителници Южен кей-Л не засяга повърхностни водни тела. Строителните дейности са на малка дълбочина и няма да достигнат подземни води. Дейностите по изграждане на улицата не противоречат на заповедите за учредяване на СОЗ около минералните водоизточници, в т.ч. на забраните и ограниченията за извършване на дейности в тях. Не се оказва въздействие върху зони за защита на водите. При проектирането ще бъде съобразен риска от наводнения в района.

Предвидените промени на буйове в акваторията не са свързани с въздействие върху качествено и количествено състояние на повърхностните водни тела.

Въздействие върху водите по време на фазата на експлоатация

Експлоатацията на новопредвидената улица не оказва въздействие върху водите, в т.ч. повърхностни и подземни водни тела и зони за защита на водите. Експлоатацията не противоречи на установените режими в поясите на СОЗ. Ще бъдат предприети мерки за подходящо отводняване на уличното платно при проектирането, съобразно риска от наводнения в района.

Земни недра:

Въздействие по време на строителната фаза

Предвидените дейности са свързани с изкопи на не голяма дълбочина, което не предполага въздействие върху земните недра.

Въздействие по време на фазата на експлоатация

Експлоатацията на улицата не е свързана с въздействие върху земните недра.

Почви и земеползване:

Въздействие по време на строителната фаза

По-голямата част от терена е с текущо ползване за улица, като терените с почви са минимални, но ще се конкретизират на етап – инвестиционен проект. Въздействието върху почвите по време на строителството е пряко, еднократно, свързано с утъпкване, механично нарушаване на почвения профил в резултат на изземване на хумусния хоризонт и земни изкопни работи и свързаните с това качествени и количествени загуби на почвени материали. Въздействието върху почвата ще бъде с ограничен обхват в рамките на трасето на улицата, еднократно и окончателно, свързано със строителните работи.

Преди започване на строителните работи наличният хумусен пласт ще бъде отнет разделно от местата на строителство и ще бъде временно съхранен отделно от останалата земна маса в границите на засегнатите имоти, до неговото последващо използване по предназначение - при възстановяване на временно засегнатите площи по време на строителството. Съхраняването на отнетия хумус и оползотворяването му следва да се извършва при условията на чл. 15, ал. 1 и ал. 2 на *Закона за почвите и Наредба № 26 за рекултивация на нарушени терени, подобряване на слабопродуктивни земи, отнемане и оползотворяване на хумусния пласт.*

Замърсявания на прилежащите земи с отлагания от аерозоли от отработени газове и прахови емисии в процеса на строителството не се очакват, поради сравнително малкия обем на строителните дейности.

Въздействие по време на фазата на експлоатация

По време на експлоатацията не се очаква замърсяване на почвите в района. Движението на транспортни средства е по предвидената улица, като не се допуска навлизане на транспортни средства в съседни имоти.

ИП не е свързано с дейности и процеси, които увреждат почвите, като: киселяване; засоляване; намаляване на почвеното органично вещество.

По отношение на земеползването, предвидената улица засяга единствено урбанизирани имоти, като по-голямата част от нейната площ е върху вече отредени и използвани към момента за транспорт имоти. В тази връзка въздействието върху **земеползването** е минимално.

Ландшафт:

Въздействие по време на строителната фаза

При строителните работи ще има временна промяна единствено за съществуващата пейзажност и визуалност, без промени в основния тип ландшафт – антропогенен техногенен, с висока степен на урбанизация (имотите са в Южна промишлена зона на гр. Бургас). Въздействието се определя като незначително, в т.ч. предвид че не се засягат естествени, природни ландшафти.

Въздействие по време на фазата на експлоатация

Експлоатацията не е свързана с промени в структурата и функционирането на ландшафта в границите на засегнатите имоти, както и на околните ландшафти. Не се очаква въздействие върху компонента.

Биологично разнообразие:

Имотите са урбанизирани, разположени на територията на промишлена зона в града, което не предлага голямо разнообразие от микрохабитати в обхвата им.

При оглед на терена не са установени **природни местообитания**, включени в Приложение 1 на ЗБР, нито консервационно значими **растителни видове** (попадащи в Приложения 2 и/или 3 на ЗБР или в Червената Книга на България). Не са установени и местообитания на **животински видове**, в т.ч. гнезда на птици.

Въздействие по време на строителната фаза

Въздействие ще има единствено по отношение на прякото унищожаване на растителност в местата където е налична растителна покривка – предвид че не се засягат ценни растителни видове, въздействието е незначително.

Въздействие по време на фазата на експлоатация

Не се очаква въздействие.

Защитени зони и защитени територии:

Съгласно писмо на МОСВ с изх.№ ЕО-49/04.09.2024 г., извършената проверка за допустимост по реда на чл. 37, ал. 2, във връзка с чл. 12, ал. 2 и 3 от *Наредбата за условията и реда за извършване на оценка за съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони*, Генералният план е допустим спрямо режимите на защитените зони, при строго спазване на регламентираните с тях забрани.

Както беше посочено по-горе (в т.ч. показано на **Фиг. 29**) площите, засегнати от улицата не попадат в обхвата на защитени зони и защитени територии. Не се очаква въздействията да достигнат до границите на най-близките защитени зони и защитени територии в района, съответно не се очаква въздействие.

Материални активи:

По отношение на материалните активи въздействието се оценява като положително, предвид че ще бъдат вложени средства в дълготрайни материални активи за осигуряване на нормативно изискуемият безпрепятствен сухопътен достъп до терминала. Не се засягат материални активи с екологично предназначение, т.е. няма отрицателно въздействие върху материални активи.

Културно-историческо наследство:

В границите на засегнатите от улицата имоти няма регистрирани културни ценности, нито следи от археологически находки.

Въздействие по време на строителната фаза

По време на строителните работи, свързани с нарушаване на целостта на земния пласт е възможно да се открият нерегистрирани до момента структури и находки, които имат признаци на културни ценности. В случай на откриване на вещи/обекти/предмети, притежаващи белези на културни ценности (с историческа и/или археологическа стойност), следва да се изпълнят действията съгласно изискванията на *Закона за културното наследство* (чл.160), за което преди започване на строителството следва да бъдат запознати лицата, участващи в строителството.

Въздействие по време на фазата на експлоатация

Не се очаква. Експлоатацията на улицата не е свързана с въздействие върху обектите на културното наследство

Вредни физични фактори:

Въздействие по време на строителната фаза

Новопредвидената улица е с незначителен обхват, като същата се намира в промишлена зона на гр. Бургас, и отстои на **1 417 m** от най-близкия обект, подлежащ на здравна защита – жилищна сграда в ж.к. „Меден рудник“.

Нивата на шума, излъчван от основните строителни и транспортни машини и съоръжения са в диапазона **78-90 dB(A)** (багери, челни товарачи, товарни автомобили и др.).

Тези шумови нива ще се наблюдават само денем, в рамките на работния ден. За оценката на шума (с оглед принципа на превантивност са взети максималните възможни нива от **90 dB(A)**) се използва методиката за отчитане на шум от локални и промишлени източници по *Наредба № 6 от 26.06.2006 г. за показателите за шум в околната среда, отчитащи степента на дискомфорт през различните части на денонощието, граничните стойности на показателите за шум в околната среда, методите за оценка на стойностите на показателите за шум и вредните ефекти от шума върху здравето на населението*.

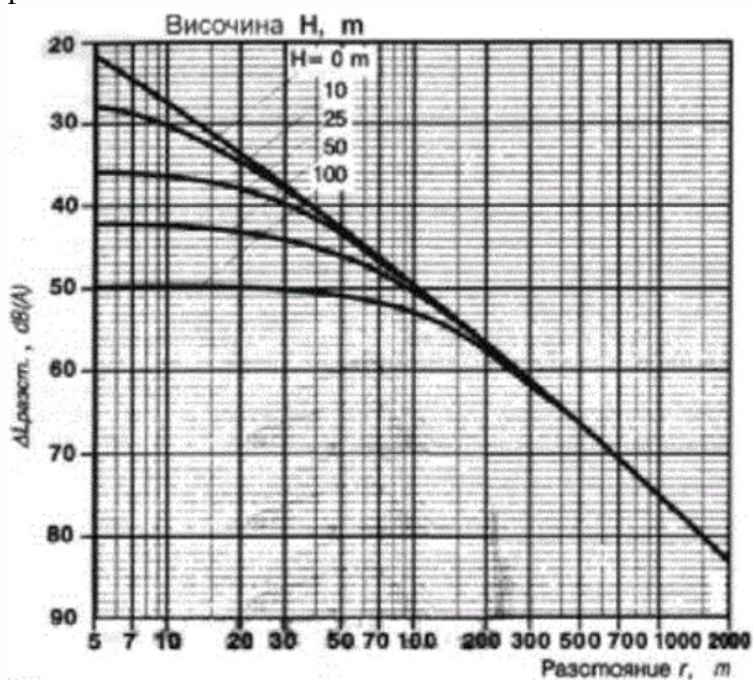
Еквивалентните А-претеглени нива на шума $L_{Aтер,Т}$ в децибели [dB(A)] в местата на въздействие (изчислителна точка от територията на защитавания обект) за ден, вечер и нощ (период $T = 12, 4, 8$ часа) се определят по формулата:

$$L_{Aтер,Т} = L_{Aекв,Т(*)} - \Delta L_{разст.} - \Delta L_{екр},$$

където:

$L_{Aекв,Т(*)}$ е изходното еквивалентно ниво на източника на шум в dB(A);

$\Delta L_{\text{разст.}}$ - намаляването на нивото на шума в dB(A) в зависимост от разстоянието и разликата във височините на източника и изчислителната точка (мястото на въздействие), определено по графиката на **Фиг. 33**:



Фиг. 33. Определяне на $\Delta L_{\text{разст.}}$ - намаляване на нивото на шума в dB(A) в зависимост от разстоянието r и разликата във височините H

$\Delta L_{\text{разст}}$ по **Фиг. 33** – на разстояние 1 417 m от строителния обект (предвид, че това е най-близкото разстояние до обект с нормиран шумов режим – жилищна сграда) очакваното намаление на шума е с над 75 dB(A);

$\Delta L_{\text{екр}}$ се приема със стойност 0, т.е. при условие, че около имотите на ИП няма екраниращи съоръжения по пътя на разпространение на шума, което е най-неблагоприятния възможен случай.

Следователно $L_{\text{атер,Т}} = 90 - 75 - 0 = 15 \text{ dB(A)}$, или на разстояние 1 417 m от строителния обект еквивалентното ниво на шум ще бъде 15 dB(A), което е значително под граничната стойност на еквивалентното ниво на шум за ден - 55 dB(A), за жилищни зони и територии съгласно *Наредба № 6 от 26.06.2006 г. за показателите за шум в околната среда, отчитащи степента на дискомфорт през различните части на денонощието, граничните стойности на показателите за шум в околната среда, методите за оценка на стойностите на показателите за шум и вредните ефекти от шума върху здравето на населението*. Реално строителните дейности няма да повишат фоновите нива на шума в района на близките жилищни зони. Или, въздействието на шума по време на строителството ще е временно, незначително и няма потенциал да доведе до превишения на граничните стойности за шум за най-близките обекти с нормиран шумов режим, в т.ч. подлежащи на здравна защита

Въздействие по време на фазата на експлоатация

Генералният план не предвижда дейности, които биха могли да доведат до влошаване на акустичната обстановка в района на пристанище за обществен транспорт Бургас.

Експлоатацията на улицата, предвидена за достъп до терминал Бургаски корабостроителници Южен кей-Л няма да доведе до допълнително шумово натоварване спрямо съществуващото, предвид че и в момента теренът се ползва за сухопътен достъп до пристанищния терминал.

Отпадъци:

Въздействие по време на строителната фаза

По време на строителството ще се генерират основно строителни (код 17 05 04 - Почва и камъни, различни от упоменатите в код 17 05 03) и битови отпадъци (код 20 03 01 - Смесени битови отпадъци) в незначителни количества.

Излишните изкопани земни маси (при наличие на остатък) ще се извозват на депо за инертни материали от фирма, въз основата на договор.

Смесените битови отпадъци ще се събират в предназначен за целта контейнер, който периодично ще се извозва от сметосъбиращата фирма в района.

Въздействие по време на фазата на експлоатация

Не се очаква генериране на отпадъци от нормалната експлоатация на улицата. При ремонтни дейности ще се генерират отпадъци, аналогични на етапа на строителство.

Опасни химични вещества и риск от големи аварии:

Генералният план не предвижда дейности, свързани с увеличаване на риска от големи аварии в района на пристанище за обществен транспорт Булгас.

За строителството и експлоатацията на улицата не се използват опасни химични вещества.

Предвиденият терен за улицата не попада в обхвата на въздействие на евентуална голяма авария на най-близкото предприятие с рисков потенциал от възникване на голяма авария – БМФ Порт Бургас“ АД (пристанищен терминал Бургас-изток 2) – класифицирано като предприятие с *висок рисков потенциал*. На **Фиг. 34** е показано отстоянието между улицата и най-външната от очертаните термични зони (*Червена: 269m, Оранжева: 499m = потенциална смъртност при излагане за 60 сек., Жълта: 701 m = втора степен на изгаряне при излагане за 60 сек, съгл. съгл. Доклада за безопасност на „БМФ Порт Бургас“ ЕАД*) до където достига и диаметърът на факела и огненото кълбо при най-тежкия възможен случай на авария - мигновеният пожар с експлозия в резервоар:



Фиг. 34. Местоположение и отстояние между термичните зони в случай на голяма авария и новопредвидената улица

Здравно-хигиенна оценка:

Съгласно анализите и оценките в предходните точки, Генералният план се изготвя единствено за обозначаване на достъпът по вода и суша до пристанищните терминали в обхвата на пристанище за обществен транспорт Бургас. Този достъп е съществуващ за всички пристанищни терминали и техните акватории, с изключение на пристанищен терминал Бургаски корабостроителници Южен кей-Л, за който има необходимост от изграждане на къса улица за безпрепятствен сухопътен достъп до терминала.

Въздействието, което се очаква от изпълнение на новопредвидената улица върху здравно-хигиенните аспекти на средата и човешкото здраве е както следва:

Въздействие по време на строителната фаза

А. Въздействие върху работещите на за етапа на строителство

На въздействие по време на тази фаза ще са изложени **работниците**, заети в строителството на пътната отсечка. Рисковете са свързани с характера и същността на строителните дейности, по време на които работещите ще са изложени на:

- Повишени нива на прах, замърсяване на въздуха с изгорели газове от ДВГ от изкопните работи и движението на транспортната и строителна техника в границите на строителната площадка – особено неблагоприятни са условията на сухо време и безветрие, при които нивата на замърсители се задържат по-дълго в приземния атмосферен слой. Работата при такива условия изисква ползването на подходящо работно облекло и лични предпазни средства (противопрахови маски, защитни очила и др.);

- Риск от простудни заболявания, прегряване на организма, свързан с работата на открито – рискът може да се ограничи до минимум при съобразяване на подходящо защитно и работно облекло за конкретните метеорологични условия на терена;
- Високи нива на шум от дейностите, излагане на повишени нива на вибрации, свързани със строителството и работата на строителната и транспортна техника – може да доведе до увреждане на слуха – най-сериозно поражение на слуха се развива в резултат на продължително въздействие на шум и вибрации върху слухово възприемащите органи на тялото. Особено вредни за слуха са шумовете с висока честота и ултразвук, въпреки че по отношение на интензитета, доказателствата сочат, че шум над 80 децибела не е достатъчен, за да травмира слуховите органи на човека;
- Вибрации, които в такива условия обикновено са с интензивност по-малка от 10 херца, което усилва поражението и ускорява процесите на увреждане на вътрешното ухо, респективно са свързани с по-голяма вероятност за по-бърза загуба на слух. За операторите на строителна и транспортна техника, които често са изложени на вибрации има риск от развитие на вибрационна болест - професионално заболяване, възникващо вследствие на хронично излагане на вибрационно въздействие;
- Физическо натоварване, свързано с пренасяне на строителни материали, инструменти, оборудване и др. – за да се ограничи риска от травми и претоварване следва да се спазват изискванията и съответно да се прилагат конкретни инструкции по здравословни и безопасни условия на труд за този вид дейности, да се носят подходящи лични предпазни средства (ръкавици, каски, защитни очила);
- Риск от травми и злополуки, свързан с работите на строителния обект и използването на строителната и транспортна техника – рискът се ограничава до минимум при спазването на изискванията за правилна експлоатация на техниката, правилно означаване и сигнализиране на рисковите участъци, инструктаж на работниците.

Обобщено, рисковите фактори за работещите през периода на строителството ще имат краткотрайно въздействие, като с използването на подходящи лични предпазни средства и спазване на инструкциите и изискванията за здравословни и безопасни условия на труд, влиянието на тези фактори може да бъде сведено до минимум.

Въздействие върху населението, в т.ч. обекти, подлежащи на здравна защита

На база на анализите и оценките за въздействието върху компонентите и факторите на околната среда, направени по-горе, се вижда, че предвид значителната отдалеченост на най-близките обекти, подлежащи на здравна защита (жилищни сгради в ж.к. „Меден рудник“, най-близката от които отстои на **1 417 m** – **Фиг. 31** по-горе), не се очаква влошаване на качеството на въздуха и превишения на граничните стойности за шум в резултат на строителството на улицата. Дейностите нямат въздействие върху водите, в т.ч. питейни води и не влизат в противоречие с учредените в района СОЗ около източници на минерални води. Не се очаква замърсяване на почви, отрицателно въздействие на отпадъци или рискове, свързани с опасни химични вещества, тъй като такива няма да се използват.

В тази връзка не се очаква влошаване на здравно-хигиенните аспекти на средата и риск за здравето на населението.

Въздействие по време на фазата на експлоатация

Дейностите по експлоатация на улицата са свързани единствено с генериране на шум и неорганизираните емисии от транспортните средства, минаващи по нея. Транспортният трафик е съществуващ, поради което не се очаква промяна. Предвид, че ще бъде положена нова пътна настилка се очаква намаляване на разпрашаването и уноса на прах в сравнение с настоящото състояние.

Реализацията на предвидената улица не е възможно да доведе до превишение на нормите за опазване на околната среда (в т.ч. за качество на атмосферния въздух и шум в най-близките зони и обекти, подлежащи на здравна защита) и човешкото здраве.

б) кумулативните въздействия:

Достъпът до пристанищен терминал Бургаски корабостроителници Южен кей-Л е съществуващ, като изграждането на улицата няма да доведе до промяна в трафика, съответно да кумулира отрицателен негативен ефект. Въздействието е по-скоро положително, тъй като предвидената улица ще съответства на нормативните изисквания като габарит и проходимост, в т.ч. ще бъде с нова асфалтова покривка, което ще ограничи неорганизираните емисии на прах в сравнение с това към момента.

в) трансграничното въздействие:

Локалното въздействие и значителната отдалеченост от най-близките държавни граници изключват възможност за трансгранично въздействие върху околната среда и здравето на хората на други държави.

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):

Изграждането и експлоатацията на улицата не е свързано с осезаеми рискове за здравето на работещите за етапа на строителство при спазване на изискванията за здравословни и безопасни условия на труд. Строителството и експлоатацията не оказват въздействие върху близкото население.

Случай на авария може да възникне при транспортен инцидент, като отдалечеността от най-близките обекти, подлежащи на здравна защита – жилищни сгради в ж.к. Меден рудник, изключва възможността населението да бъде засегнато или поставено в риск.

д) очакваните 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 от ЗООС:

Изграждането и експлоатацията на улицата не е свързано с употреба и съхранение на опасни химични вещества, съответно не води до увеличаване на опасностите и последствията от възникване на голяма авария в съществуващите предприятия с рисков потенциал в района.

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

Въздействието е локализирано в обхвата на предвидената улица, като не се засягат жилищни зони и населението в тях.

ж) ценността и уязвимостта на засегнатата територия (вследствие на особени естествени характеристики или на културно-историческото наследство;

превишението на стандартите за качество на околната среда или пределните стойности; интензивно земеползване):

Засегнатата територия не се характеризира с ценност и уязвимост – имотите са урбанизирани, като по-голямата част от площта на улицата и към момента се ползва за пътен достъп до пристанищния терминал.

В границите на имотите няма регистрирани културни ценности, няма превишения на стандартите за качество на околната среда, нито интензивно земеползване.

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

Не се засягат райони и ландшафти с признат статут на защита, като поради локалното въздействие на дейностите по изграждане и експлоатация на улицата не се очаква повлияване на най-близките такива.

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

Картен и графичен материал е представен в съответните точки на настоящата информация и в приложения проект на Генерален план.

6. Нормативни изисквания за провеждане на наблюдение и контрол по време на прилагане на плана, в т.ч. предложение на мерки за наблюдение и контрол по отношение на околната среда и човешкото здраве:

За Генералния план няма нормативни изисквания за провеждане на наблюдение и контрол при неговото прилагане.

Въз основа на анализите и оценките в настоящото Искане, не са необходими мерки за наблюдение и контрол по отношение на околната среда и човешкото здраве, тъй като Генералния план няма потенциал да доведе до значително въздействие върху околната среда и човешкото здраве.

7. Информация за платена такса и датата на заплащане.

Към настоящото искане е **приложено** копие на платежно нареждане за заплатена такса № РВ 13828456/11.09.2024 г.

Б. Електронен носител - 1 бр.

Приложени документи:

1. Копие на платежно нареждане за заплатена такса № РВ 13828456/11.09.2024 г.
2. Актуализиран Проект на Генерален план (ревизия 6, февруари 2025 г.), придружен със схеми на парцеларни планове за пристанищната акватория и достъп по суша.
3. Заповед № РД-08-553/20.10.2022 г. (МТС) № РД-02-14-985/14.10.2022 г. (МРРБ)

4. *Заповед № РД-08-19/21.01.2021 г. на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, и Заповед № РД-08-553/20.10.2022 г. (МТС) № РД-02-14-985/14.10.2022 г. (МРРБ)*

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

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

☒ Желая решението да бъде получено чрез лицензиран пощенски оператор.

Дата: **24.02.2025 г.**

Възложител:

(подпис)