

ИЗМЕНЕНИЕ НА ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН НА ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ “БУРГАС-ЗАПАД”, ЧАСТ ОТ ПРИСТАНИЩЕ ЗА ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ С НАЦИОНАЛНО ЗНАЧЕНИЕ БУРГАС



ЧАСТ: ПУП – ПАРЦЕЛАРЕН ПЛАН НА ПРИСТАНИЩНАТА АКВАТОРИЯ

БУРГАС 2021

СЪДЪРЖАНИЕ

СЪДЪРЖАНИЕ.....	2
1 Основание за Разработката.....	3
2 Констатации за наличие на предишни устройствени проучвания и разработки и/или на действащи устройствени планове – описание и анализ.....	3
3 Описание на Териториалния Обхват на Плана и на Обекта на Проектиране.....	7
3.1 Пристанищна Територия.....	7
3.2 Пристанищна Акватория.....	8
3.3 Съществуващи навигационни условия в пристанищната акватория.....	8
4 Обхват на Разработката.....	11
5 Предвидени стационарни и/или плаващи хидротехнически пристанищни съоръжения 15	
6 Методика за определяне на параметрите (границы и проектни дълбочини) на оперативната акватория.....	20
6.1 Оперативна Акватория.....	22
6.2 Зона за Маневриране към Оперативната Акватория.....	24
6.2.1 Зона за подход и маневриране към Корабни места № 21, 22, 23 и 24.....	24
6.2.2 Зона за подход и маневриране към Корабни места № 25, 25А и 26.....	24
6.2.3 Зона за подход и маневриране към Корабни места №№ 27, 28 и 29.....	25
7 Навигационно осигуряване на пристанищната акватория – плаващи и стационарни навигационни знаци и съоръжения.....	26
8 Навигационни условия в пристанищната акватория и отделните зони.....	27
9 Необходимост от ползване на зоната за маневриране и на зоната за подхождане и от кораби, посещаващи други терминали на същото пристанище за обществен транспорт и/или други пристанища и обосновка на предлаганото решение.....	30
10 Регистър с координатите на точки по границите на акваторията и на всяка отделна зона в нея и при доказана необходимост на зоната за разполагане на швартовите буйове.....	32
11 ПРИЛОЖЕНИЯ – ЧЕРТЕЖИ.....	40
11.1 Чертеж № 1004 – Общ Парцеларен План Пристанище Бургас.....	40
11.2 Чертеж № 1005 – Парцеларен План – Пристанищен Терминал Бургас Запад.....	40

1 Основание за Разработката

Настоящият парцеларен план се изработва като част от проекта за изменение на генералния план на пристанищен терминал „Бургас – Запад“ в т. ч. и на основание §3 на Преходните и заключителните разпоредби на Наредба № 10 от 31.03.2014 г. за обхвата и съдържанието, изработването, одобряването и изменението на генералните планове на пристанищата за обществен транспорт.

Съгласно ЗМПВВППРБ 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.

Съгласно §2, т. 29 от ДР на ЗМПВВППРБ „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 подхождане, маневриране и приставане на най-големия разчетен кораб за съответното пристанище или пристанищен терминал. Акваторията на пристанището включва: зона за подхождане, зона за маневриране на корабите и оперативна акватория.

2 Констатации за наличие на предишни устройствени проучвания и разработки и/или на действащи устройствени планове – описание и анализ

Пристанище Бургас е основен градообразуващ елемент разположен в южната част на града, периферно в посока югозапад, запад, покрай брега.

Пристанищният ареал се развива последователно и мащабно от 1903 г. досега в структурата на града и всички проекти за развитието на града влияят върху него, както и обратно - проектите на Пристанище Бургас влияят на гр. Бургас.

За развитието на Пристанище Бургас, през 1995 г. е изготвен проект на Генерален план с перспектива за развитие до 2015 г.. Генералният план е одобрен през 1996 г. и предвижда изграждане на четири нови терминала, нов вълнолом, защитаващ всички нови терминали и нов подходен канал за големите морски съдове.

- Терминал 1 е предназначен за течни товари;
- Терминал 2А - основно за насипни;
- Терминал 2Б - за част от общите товари;
- Терминал 3 - Фериботен и Ро-Ро терминал;
- Терминал 4 - за контейнери.

Терминал 1 - разположен на западната страна на нов източен вълнолом, с 4 бр. корабни места, предназначен за обработка на генерални товари – метали и метални изделия и течни - горива и химикали.

Терминал 2А – проектиран е основно за насипни; вече е изграден и предоставен на концесия.

Терминал 2Б - разположен на източната страна на изградения вече Терминал 2А и ще разполага с 3 бр. корабни места за обработка и съхранение на генерални товари.

Терминал 3 - Предназначен е за обслужване на фериботна линия и ро-ро кораби. Предвидено е изграждане на 1 бр. фериботно гнездо и две корабни места за приставане на ро-ро кораби със съответните жп коловозни групи и паркингови и контролно гранични зони.

Терминал 4 - представлява разширение на съществуващия Западен терминал на Пристанище Бургас. Предвидени са 4бр. корабни места с обща дължина около 880 метра.

Проектът на Генералния план за развитие на пристанище Бургас е бил утвърден от Министъра на транспорта със Заповед на № РД –08-244 от 21.03.1997 г.

Докладът за ОВОС е изработен през 1995 г. и е одобрен от МОСВ с Решение на № 122 от 1995 г.

За инвестиционно предложение за обект „Разширение на Пристанище Бургас - изграждане на Контейнерен терминал 4” е проведена процедура по оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС), в резултат на която е издадено Решение 5-5/2008 г. на министъра на околната среда и водите за одобряване осъществяването на инвестиционното предложение.

Съгласно предвижданията на Общ устройствен план на гр. Бургас, одобрен с Решение № 51-1/21.07.11г. на Общински съвет Бургас, обнародвано в Държавен вестник бр.71, 13.09.2011г., ПИ 07079.618.21, основната част от територията на пристанищен

терминал Бургас-запад, попадат в терени със самостоятелен устройствен режим Т – „Терени за транспортно-комуникационна инфраструктура“.

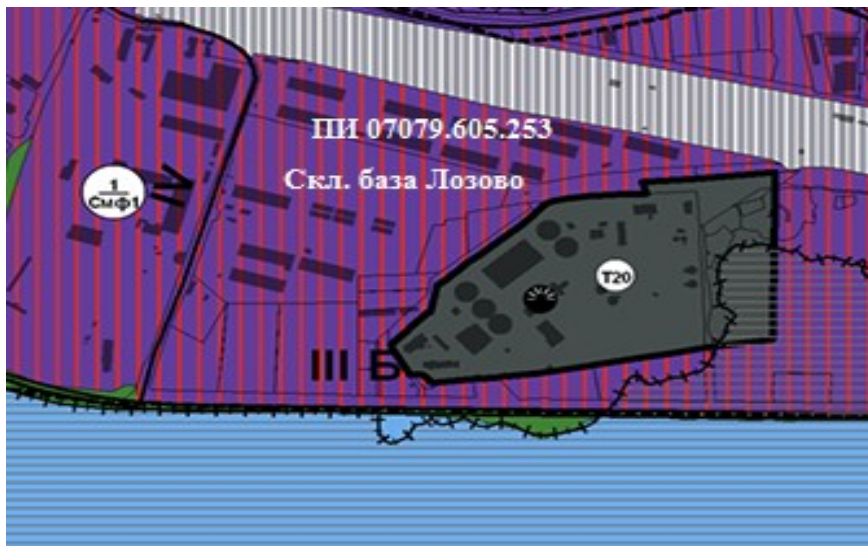


Фигура 1: Част от Общ устройствен план на гр. Бургас

ПИ 07079.618.13, 07079.618.1126, 07079.618.1127, част от ПИ 07079.618.1128 и 07079.618.1130 попадат в устройствена зона 3/Смф – Смесена устройствена зона с преобладаващо производствено предназначение.

Частта от ПИ 07079.618.1089 попада в устройствена зона 7/Ц – устройствена зона за многофункционално ползване тип смесена централна зона

Съгласно предвижданията на ОУП на гр. Бургас, ПИ 07079.605.727, в който е разположена складова база Лозово, попада в устройствена зона 1/Смф – Смесена устройствена зона с преобладаващо производствено предназначение.



Фигура 2: Част от ОУП на гр. Бургас - Скл.база „Лозово“

Съгласно определените като важни приоритети при решаване на транспортно-комуникационните проблеми с ОУП Бургас се предвиждат нови трасета за изграждане на обходни пътища - близък и далечен обход, осигуряващи възможност за изнасяне на транзита извън града и същевременно осигуряващи възможност за бързо пренасяне на транзита по по-скъсени маршрути и прехвърлянето му към трасетата от магистралите и първокласните пътища от РПМ.

В посочените в ОУП насоки за развитие на пътната мрежа в плановия период 2010-2020г. е заложено **Удвояване път Бургас-Сухото пристанище (ул. „Крайезерна“)**. По този начин се осъществява пряка транспортна връзка на обходния път с пристанището индустриалните зони, ж. п. гарата и големите индустриални предприятия имащи пряк достъп до улица „Крайезерна“.

Действащият в момента Генерален план за развитие на Пристанищен терминал „Бургас Запад“ е приет със съвместна Заповед № РД – 08 – 404 от 29 август 2019 г. на Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията и Заповед № РД – 02 – 14 – 927 от 29 август 2019 г. на Министъра на регионалното развитие.

1 Описание на Териториалния Обхват на Плана и на Обекта на Проектиране

1.1 Пристанищна Територия

Пристанище Бургас е разположено в южната част на Черноморското крайбрежие на България в дъното на дълбоко врязания в сушата едноименен залив. По-точно то е разположено в северната част на т.нар. Малък Бургаски залив. На север до пристанището се е допряла централната градска част на Бургас. На Юг и Изток то граничи с морето, а на Запад – с индустриалната зона на града.

Входът на пристанището се намира на следните координати: 27° 29` Източна дължина и 42° 29` Северна ширина.

Пристанищен терминал Бургас-запад е разположен в границите на предоставената с РМС № 153/05.03.2013 г. и концесионен договор, сключен на 08.03.2013 г. и влязъл в сила на 03.05.2013 г. концесионна територия, представляваща част от територията на Пристанище Бургас. Той обхваща западната част от Пристанището и включва стария Терминал Бургас-запад със допълнителни терени на Централна ремонтна база, както и територията на складова база Лозово.

Концесионната територия на пристанищен терминал Бургас-Запад е с обща площ 641 499 кв. м., в град Бургас, по кадастрална карта и кадастралните регистри на гр. Бургас, одобрени със Заповед № РД-18-9/30.01.2009 г. на изпълнителния директор на Агенцията по геодезия, картография и кадастър (последно изменени със Заповед № КД 14-02-1942/29.10.2012 на началника на СГКК-Бургас, засягащо ПИ 07079.618.1130, 07079.618.1126, 07079.618.1127, 07079.618.1128, 07079.618.1094 Заповед КД-14-02-189/08.02.2012 г. на началник на СГКК-Бургас засягащо ПИ 07079.618.1089 и Заповед № КД 14-02-1941/29.10.2012 г. на началника на СГКК-Бургас засягащо ПИ 07079.605.727, която включва:

- **Част от ПИ с идентификатор 07079.618.1130 с площ 407 185 кв.м.;**
- **Част от ПИ с идентификатор 07079.618.1126 с площ 4 130 кв.м.;**
- **Част от ПИ с идентификатор 07079.618.1127 с площ 6 263 кв.м.;**
 - **Част от ПИ с идентификатор 07079.618.1128 с площ 87 770 кв.м.;**
- **Част от ПИ с идентификатор 07079.618.1094 с площ 116 168 кв.м.;**
- **ПИ с идентификатор 07079.618.13, с площ 12 746 кв.м.**

при граници с координати на точките от № 1 до 388, вкл. в координатна система "1970 г." ;

ПИ с идентификатор 07079.605.727 с площ 91 769 кв.м., при граници с координати на точките от № 1 до 40, включително по координатна система "1970 г.";

1.2 Пристанищна Акватория

Пристанищният терминал е разположен в защитена от съществуващи брегозащитни хидротехнически пристанищни съоръжения акватория с вход от източната страна. Проектната кота на акваторията е – 11,78 м (Балтийска Система)).

След изграждането на новия източен вълнолом към пристанището няма данни за вълнови екстремуми в акваторията.

Подходният навигационен канал, обслужващ пристанищен район Бургас, в т.ч. и корабните места на акваторията на пристанище „Бургас – Запад” има следните проектни характеристики:

- ❖ Ширина на подходния навигационен канал - 150 м;
- ❖ Дълбочина на подходния навигационен канал до акваторията на Терминал 2А - 15,50 м ;

Дълбочина на канала до акваторията на пристанище „Запад” - 12,50 м;

Общата дължина на подходния навигационен канал - 6450 м, в т.ч.:

- До акваторията на подхода към стар КНТ – 2900 м;(150)
- До акваторията на Терминал № 2А - 5150 м; (150)
- До акваторията на пристанище „Бургас-Запад” - 6450 м;(150)

1.3 Съществуващи навигационни условия в пристанищната акватория

Пристанище Бургас е разположено в южната част на Черноморското крайбрежие на България в дъното на дълбоко врязания в сушата Бургаски залив. По-точно то е разположено в северната част на т.нар. Малък Бургаски залив.

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

Корабните места с номера от 21-во до 25-то са разположени на северната и източната страна на акваторията в западния басейн.

Входът на пристанището се намира на следните координати: 27° 29' Източна дължина и 42° 29' Северна ширина.

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 № У1, 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

Подходният навигационен канал, обслужващ пристанищен район Бургас в т.ч. и корабните места на акваторията на пристанище „Бургас-запад” е със следните проектни характеристики:

- Обща дължина на подходния навигационен канал 6450 м;
- Ширина на подходния навигационен канал – мин. 150 м;
- До акваторията на Терминал №2А - дължина 5150 м, дълбочина 15,50 м;
- От акваторията на Терминал №2А до акваторията на пристанище „Запад” - дължина 1350 м, дълбочина 12,00.

Проектната дълбочина на зоната за маневриране на плавателни съдове в акваторията и проектната дълбочина на оперативната акватория на корабни места №№ 22, 23, 24 пред кейовите стени, съгласно установените от ТД ”Морска администрация – Бургас“ дълбочини и в съответствие с издаденото Разпореждане №1/05.07.2018 г. на ТД”МА”-Бургас, са като следват:

о за подходния навигационен канал към акваторията на „Бургас-Запад” и зоната за маневриране на плавателни съдове в акваторията -11,50 м, при нивелетна кота на дъното по БНС -11,78 м; допустимото „газене” на корабите е 11,0 м;

о за корабни места №№ 22, 23, 24 – 11,50м при нивелетна кота на г.р. основна заскалявка по БНС -11,78м; допустимото газене на корабите е 11,00 м;

о обръщателния кръг за развъртане на кораби в акватория на „Бургас-Запад” - при извършването на маневри на корабите стриктно да се спазва условието на раздел II, т.2 на издаденото Разпореждане №1/05.07.2018 г. на ТД ”МА”-Бургас.

Съществуващата акватория пред кейови места №№ 22, 23, 24, е с дълбочина от -11,50 м (кота по БНС -11,78м), при разрешено „газене” на кораб 11,00 м; ширината на зоната за маневриране на плавателните съдове пред кейови места №№ 22, 23, 24 е променлива: от ~60 м в началото на 22-ро к.место до ~300 м в края на 24-то к.место.

Съгласно издаденото от изпълнителния директор на Дирекция ”Морска администрация - Бургас” Разпореждане №1/05.07.2018 г., маневрите по въвеждане и

извеждане на кораби в пристанищен терминал Бургас-запад са разрешени по всяко време на денонощието за кораби с максимална дължина до 225 м.

За кораби с максимална дължина по-голяма от 220 м се изисква двама пилоти, когато маневрират в акваторията на Бургас-запад или е необходимо развъртане на кораба в Акваторията на Терминал 2А.

Заставането на 21-во корабно място е разрешено с десен борд за кораби с максимална дължина до 175 м, а при заставане на „Ро-Ро“ и вятър до 10м/сек. Могат да се поставят и извеждат кораби с дължина до 120 м.

Навигационното осигуряване на корабоплаването в териториалното море, вътрешните морски води, каналите и акваторията на пристанищата се осъществява от Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура", освен в случаите, в които това е възложено на Министерството на отбраната. Всички канални такси се събират от Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура".

По отношение на акваториите на всички открити български морски пристанища се прилагат изискванията на издадените от Изпълнителна агенция „Морска администрация“ „Задължителни правила за морските пристанища на Република България“ (в сила от 03.07.2009 г., - ДВ. бр.50 от 3 Юли 2009г., посл. изм. и доп. ДВ. бр. 57 от 27 юли 2012г.).

Външните рейдове, зони за котвени стоянки на плавателните съдове, посещаващи пристанищата и пристанищните терминали в района на действие на дирекция „Морска администрация – Бургас“ са посочени в „Задължителни правила за морските пристанища на Република България“, издадени от Изпълнителна агенция „Морска администрация“ – Раздел III – **Котвени стоянки на пристанищата, които се намират в района на дирекция „Морска администрация – Бургас“.**

2 Обхват на Разработката

Пристанищен терминал Бургас-Запад разполага със 1 128 м кей, на който са обособени 6 корабни места: № № 21, 22, 23, 24, 25 и корабно място № 15.

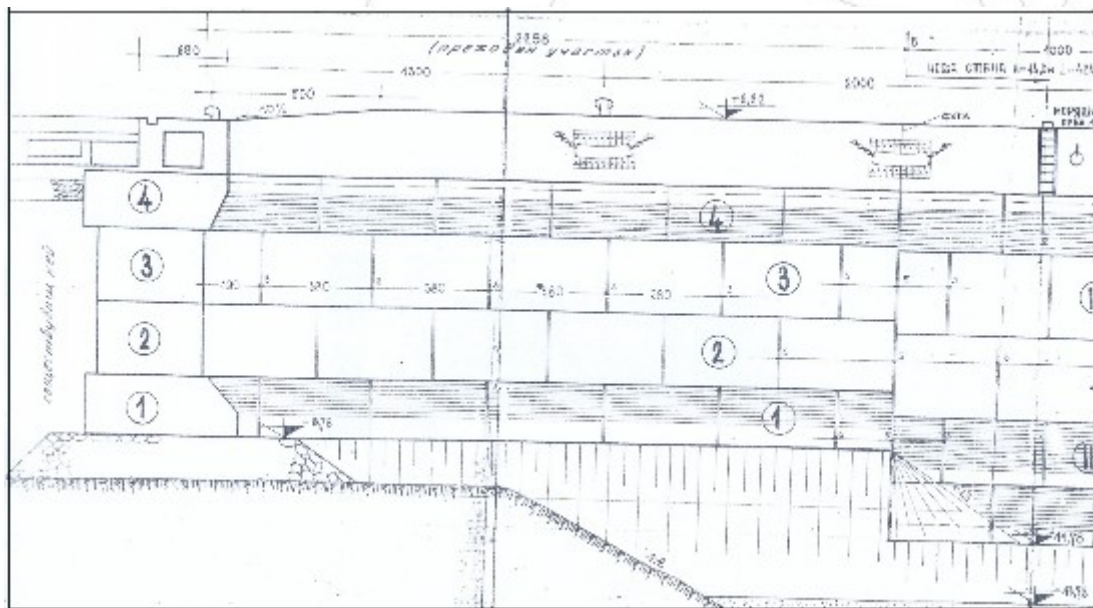
В момента съществуващите стационарни хидротехнически пристанищни съоръжения в района на пристанищен терминал Бургас - Запад са следните:

Корабно място № 21:

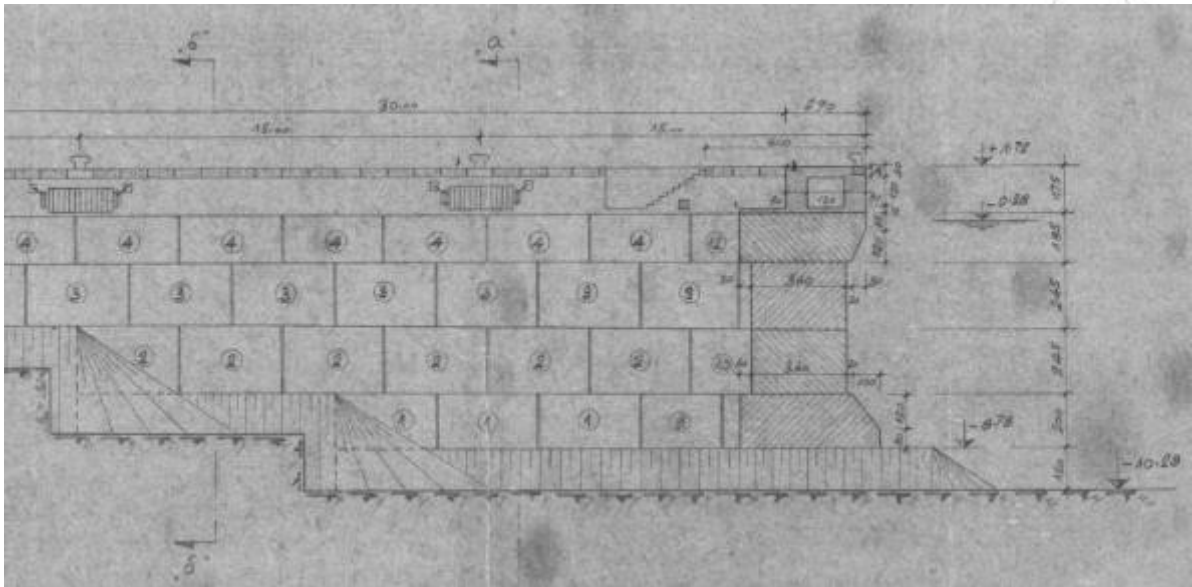
Построено е през 1971 г. Дължината му е 280 м.

Конструкцията му се състои от четири реда 100-тонни бетонови блокове, фундаментни върху основна заскалявка върху твърди глини.

Проектната дълбочина до горен ръб заскалявка е на кота -8,78 / по Б.С. / .



Фигура 3: Напречен разрез през кея на 21-во в близост до 22-ро корабно място



Фигура 4: Изглед от запад (западния край на кея на 21-во корабно място и чупката по канала)

Дълбочина на басейна пред кейовата стена - 8,68 м.

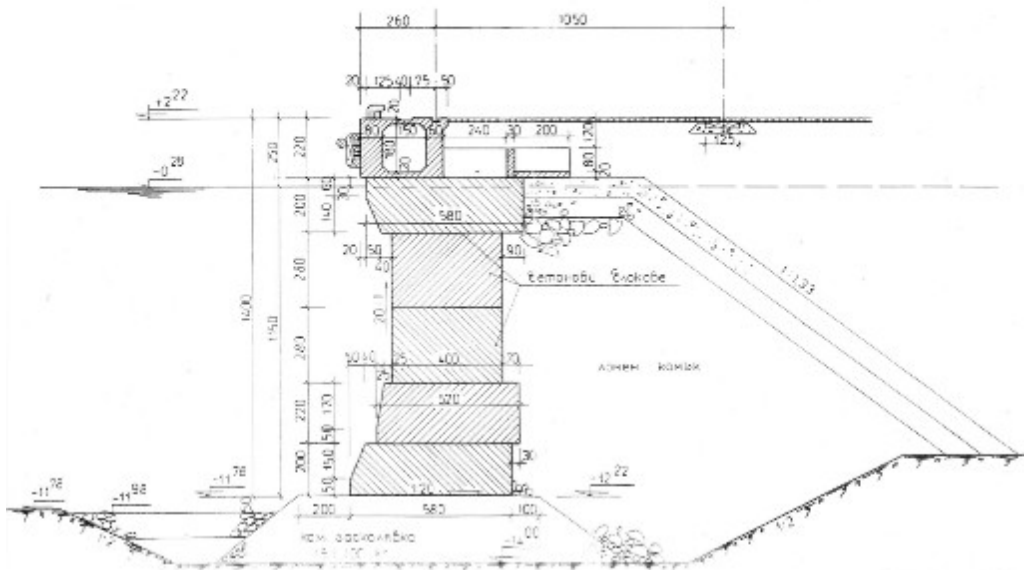
Допустимото газене на корабите е 6,50 м. 8.40м.

Състоянието на к.стена - стабилно, без деформации, общо улягане.

Корабни места №№ 22, 23 и 24:

Корабни места №№ 22, 23 и 24 са разположени на обща кейова стена, която е построена през 1982 г. и е с дължина 560 м. Конструкцията се състои от 5 реда 100-тонни бетонови блокове, фундирани върху заскалявка върху кафяви глини с локални лещи от тини с мощност до 2 м. и пясък върху тях.

Напречен разрез през кейовата стена (к.м. №№ 22, 23 и 24)



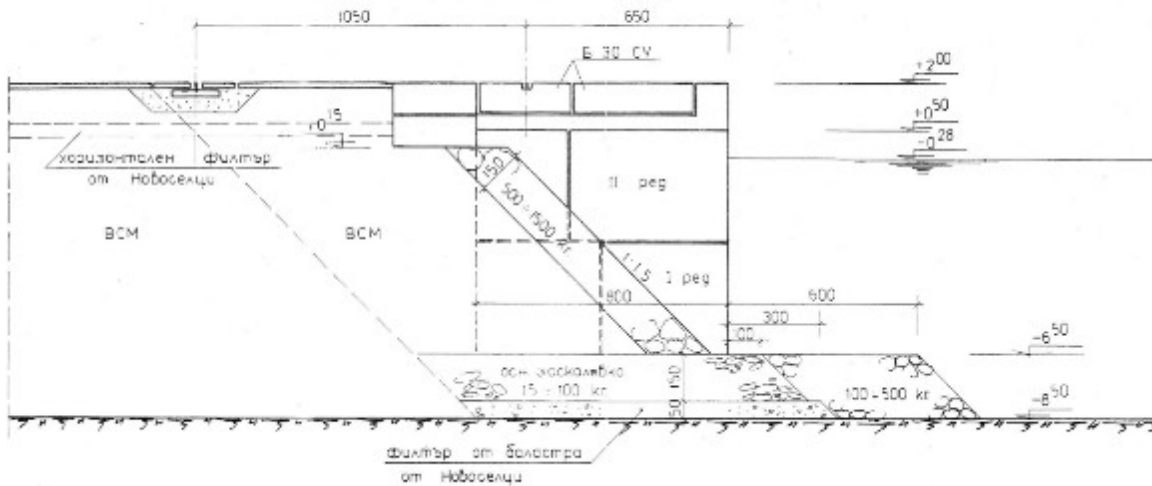
Фигура 5: Напречен разрез през кея на 22-ро до 24-то корабно място

- Дълбочината пред кея е 11,78 м.
- Корабно място № 22 е с дължина 200 м, като допустимото газене на корабите е 10,30 м.
- Корабно място № 23 е с дължина 165м, като допустимото газене на корабите е 11,00 м.
- Корабно място № 24 е с дължина 195 м, като допустимото газене на корабите е 11,00 м.

Корабно място № 25

Построено е през 1992 г. Дължината му е 118 м. Конструкцията му е насипен тип и пали от „Н” блокове, разположени през 10 м. Фундирането е върху заскалявка и твърди глини.

Напречен разрез през кея на 25-то корабно място

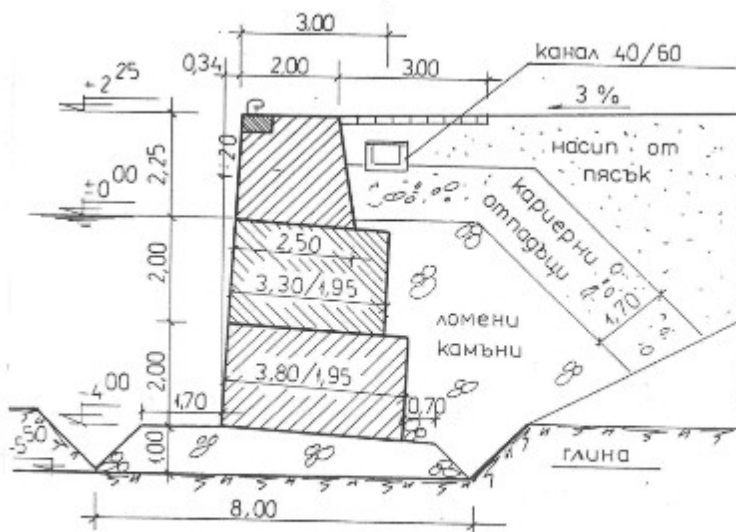


Фигура 6: Напречен разрез през кея на 25-то корабно място

Състоянието му е добро. Дълбочината пред кея е 6,50 м.

Корабно място № 15:

Дължината на това корабно място е приблизително 170 метра, включително челото и двете му страни. Конструкцията му се състои от бут-бетонни блокове. Състоянието му е добро, тъй като там няма експлоатационни натоварвания. Дълбочината пред кея е 4,28 м.



Котите са по черноморска система

Фигура 7: Напречен разрез през кея на 15-то корабно място

3 Предвидени стационарни и/или плаващи хидротехнически пристанищни съоръжения

В съответствие с решенията на настоящия генерален план освен гореописаните съществуващи стационарни хидротехнически съоръжения в района пристанищен терминал Бургас - Запад се предвижда да се обособят нови Корабни места, както следва:

- 1) Корабно място № 25А - южен кей
- 2) Корабно място № 26 - южен кей
- 3) Корабно място № 27 - източен кей;
- 4) Корабно място № - 28– източен кей.
- 5) Корабно място № - 29– източен кей.

Корабни места № 25А, 26, 27 и 28 са в съответствие с предишната актуализация на генералния план от 2019 г. Тук те са описани само информативно защото са нови и не построени. На следващата фигура е показана схема на разположението на предлаганите нови корабни места на пристанищен терминал Бургас Запад.



Фигура 8: План на терминал Бургас Запад – нови КМ № 25А, 26, 27, 28 и 29

1) Корабно място № 25А – южен кей

Новото Корабно Място (КМ) 25А е продължение на КМ 25. Предвижда се дълбочината пред кея да варира от -6,50 до -15,00м за да служи като преход от съществуващото КМ 25 към ново дълбоководно КМ 26. Проектът предвижда:

- **Кейова стена:** Дължина L=93m, Дълбочина D=6.50m ;
- **Разчетеният кораб:** дължина L=80m, Ширина В=20m, Газене D=6.0m;
- **Предназначение / товари:** генерални товари и контейнери

2) Корабно място № 26 – южен кей

Новото Корабно Място 26 е предвидено като дълбоководно на южната страна на терминал Бургас Запад. Това корабно място ще е подходящо за трансшипмънт от съседните кейови места и складови площи. КМ 26 се планира със следните предварителни параметри:

- **Кейова стена:** Дължина L=230 м, Дълбочина D=15.5 м
- **Разчетен кораб:** 40 000 DWT, Дължина L=210м, Ширина В=40м, Газене D=14м
- **Предназначение / товари:** генерални товари и контейнери

3) Корабно място № 27 – източен кей

Новото Корабно Място 27 е предвидено като дълбоководно на източната страна на терминал Бургас Запад. КМ 27 се планира със следните предварителни параметри:

- **Кейова стена:** Дължина L=260m + 30 м под ъгъл 90°, Дълбочина D=15.5 м
- **Разчетен кораб:** 80 000 DWT, Дължина L=260m m (295m при частично използване на КМ 28), Ширина В=40м, Газене D=14.50м
- **Предназначение / товари:** генерални товари и контейнери

4) Корабно място № 28 – източен кей

Новото Корабно Място 28 е предвидено като дълбоководно на източната страна на терминал Бургас Запад. КМ 28 се планира със следните предварителни параметри:

- **Кейова стена:** Дължина L=260m, Дълбочина D=15.5 м
- **Разчетен кораб:** 80 000 DWT, Дължина L=260m (295m при частично използване на КМ 27), Ширина В=40 м, Газене D=14.50 м
- **Предназначение / товари:** генерални товари и контейнери

5) Корабно място № 29

Новото Корабно Място 29 е предвидено като дълбоководно и се намира между терминал Бургас Запад и КМ 30 на терминал Бургас Изток-2. КМ 29 се планира със следните предварителни параметри:

- **Кейова стена:** Дължина $L=310\text{м} + 60\text{м}$ под 90° към КМ 28, Дълбочина $D=15.5\text{м}$
- **Разчетен кораб:** 80000 DWT, Дължина $L=260\text{м}$, Ширина $B=40\text{м}$, Газене $D=14.5\text{м}$
- **Предназначение / товари:** генерални товари и контейнери и Ро-Ро
- **Кейови стени:**

В съответствие с дълбочината пред кея и с функционалните изисквания на кейовите места на базата на опита от подобни проекти се е предвиждат два типа кейови стени като най подходящи варианти терминал Бургас Запад. Двата предвидени варианта са:

- Кесонна кейова стена (кесон от стоманобетон)
- Комбинирана стена (цилиндрични пилоти в комбинация с шпунт с анкерна стена)

○ Кесонна кейова стена (кесон от стоманобетон)

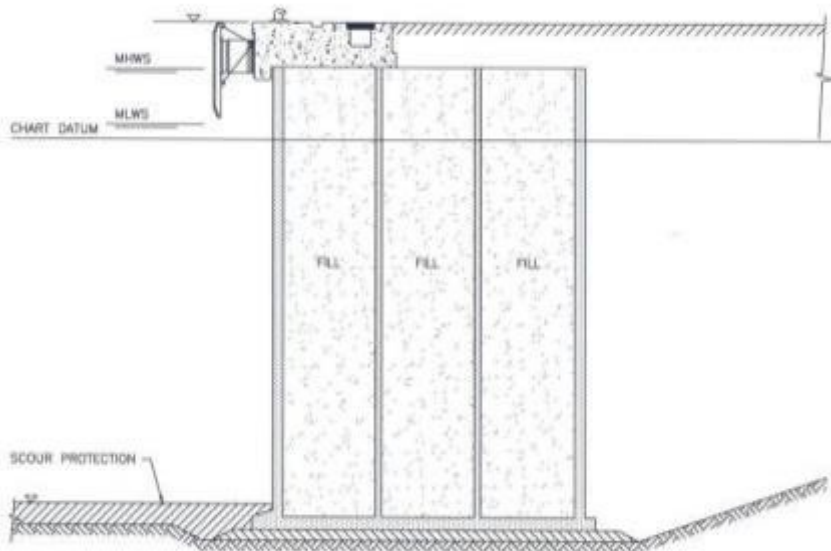
Кесонните конструкции основно представляват големи кухи клетъчни елементи от армиран бетон, които се изграждат или в (построен за целта) стапел, строителен док или върху плаващ док/понтон.

След като бъдат пуснати във водата или чрез заливане на дока или чрез повдигането им до водата, те се транспортират (плавайки) до крайното местоположение, където се потапят върху твърд основен почвен слой (берма). След това кесоните се запълват с пясък или друг материал, който осигурява достатъчна маса, която да издържи хоризонталния натиск на насипа. Тъй като върха на кесона обикновено е над водата, след повдигането, "връхната конструкция" (надстройката) на кея може да бъде завършена "на сухо."

Кесоните обикновено се използват в ситуации с големи подпорни височини (от порядъка на 15-20m) и в "изложени" зони (участъци със значителни вълнения) където реалното време на разположение за строителство е ограничено.

Ширина на кесонното сечение е от порядъка на около > 10m до 18m

Типично напречно сечение на този вид конструкция на кейова стена е представено във фигурата по-долу.



Фигура 9: Типично напречно сечение на кесонна конструкция

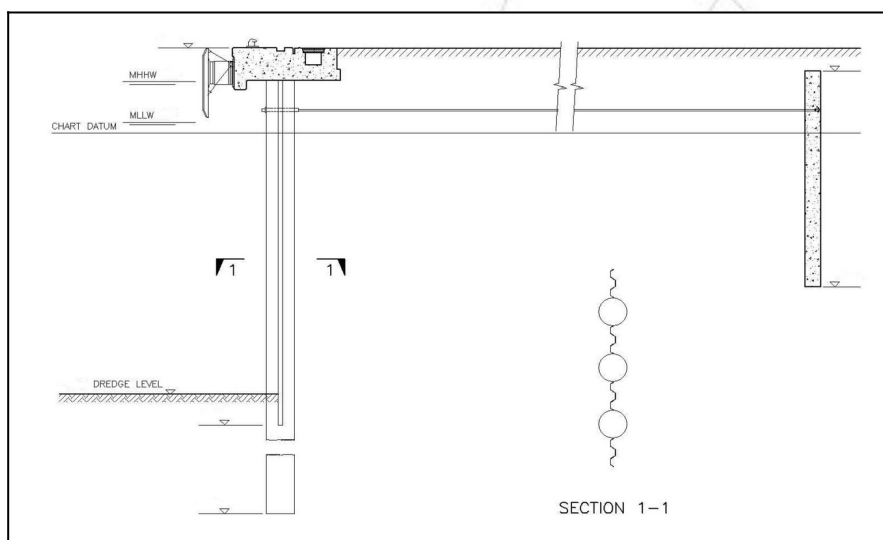
Основните строителни работи свързани с изграждането на кесонна кейова стена предвидени за този проект са както следва:

1. Изграждане на кесонна конструкция от стоманобетон на стапел в корабостроителница
2. Изкоп и изнасяне на съществуващата заскалявка от южната и източна част на терминал Бургас Запад.
3. Драгиране на траншея за каменна основа на кесона на кейовата линия
4. Запълване и уплътняване на траншеята с слоеве от трошен камък
5. Пускане на вода, провлачване и потапяне на място на готов кесон
6. Запълване на кесона с пясък
7. Насип зад кесона с трошен камък (или сортиран материал) зад кесона
8. Строителство на стоманобетонна надстройка над кесона (вкл. инсталиране на боларди и фендери)
9. Инженерни мрежи и допълнителни съоръжения (подкранови и/или ЖП релси и др.)
10. Настилка зад настройката и тиловата част

○ **Кобминирана кейова стена (цилиндрични пилоти в комбинация с шпунт с анкерна стена)**

Типичната конструкция на комбинирана стена се състои от стоманени цилиндрични пилоти с 2-3 шпунта между тях. Комбинираната стена е сравнима със шпунтова конструкция, с предимството, че тя може да поддържа по-големи натоварвания и подпорни височини, тъй като е много по-стегната благодарение на цилиндричните шпунтови спойки, и може да действа като основа напр., на релси за кранове.

Типично напречно сечение на този вид кейова стена е представена на следващата фигура.



Фигура 10: Типично напречно сечение на комбинирана стена

Ключовите елементи са сравними с тези, описани по-горе за шпунтовата стена, като трябва да се отбележи, че вместо вибрации обикновено се изисква набиване на стоманените тръби.

Елементите на комбинираната кейова стена са:

- **Основна предна стена от цилиндрични пилоти и шпунтове:** монтажът на пилотите е чрез набиване а на шпунтовете чрез вибрации. Предвижда се набиването да се извърши от морско оборудване (понтон или баржа)
- **Анкерни пръти и анкерна стена:** Това са два жизненоважни елемента при проектирането, тъй като при ситуации със значими подпорни височини, основната предна стена не е достатъчно устойчива на натоварването което предполага, че те

трябва да бъдат свързани с друга (най-често по-къса) стена на достатъчно отстояние от основната стена. С типични дължини на анкерните пръти от 20-30 – 40 м и с отстояние между тях от 2-3м. Тези елементи могат да предизвикат (значителни) усложнения при бъдещи строителни дейности зад стената, особено поставяне на пилоти за кранове, сгради и други конструкции, тъй като те ще трябва да се поставят между мрежата от анкерни пръти. Като алтернатива на анкерната стена, могат да се използват така наречените замонолитени анкери, което може да доведе до по-малко *“пространствено разпределение”* откъм задната част на стената.

Основните строителни работи свързани с изграждането на комбинирани кейови стени предвидени за този проект са както следва:

1. Изкоп и изнасяне на съществуващата заскалявка от южната и източна част на терминал Бургас Запад.
2. Набиване на пилотите и шпунтовете на основната предна стена
3. Частично запълване с пясък (или др. материал) зад основната стена.
4. Инсталиране на анкерни пръти и анкерна стена:
5. Насип и уплътняване с пясък (или др. материал) зад основната стена до ниво под настилка.
6. Строителство на стоманобетонна надстройка над кесона (вкл. инсталиране на боларди и фендери)
7. Инженерни мрежи и допълнителни съоръжения (подкранови и/или ЖП релси и др.)
8. Настилка зад настройката и тиловата част
9. Драгиране пред кея до проектна дълбочина

4 Методика за определяне на параметрите (границы и проектни дълбочини) на оперативната акватория

Съгласно §2, т. 29 от ДР на ЗМПВВПРБ „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 подхождане, маневриране и приставане на най-големия разчетен кораб за съответното пристанище или пристанищен терминал.

Акваторията на пристанището включва: зона за подхождане, зона за маневриране на корабите и оперативна акватория.

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

Съгласно горепосочените данни максималните оразмерителни кораби за корабните места са със следните характеристики:

Таблица 1: Оперативна Акватория и Разчетни Кораби на терминал Бургас Запад

№ Корабно Място	Разчетен Кораб				Оперативна Акватория		
	DWT	Дължина, м	Ширина, м	Газене, м	Дължина, м	Ширина, м	Дълбочина, м
№ 21	10 000	128	19.5	7.5	280	30	-8.50
№ 22	25 000	176	26.7	10.5	200	40	-11.50
№ 23	30 000	180	30.2	10.9	165	40	-11.50
№ 24	30 000	180	30	10.9	195	40	-11.50
**	60 000	200	32.2	12.50	260	40	-13.5
№ 25	5 000	100	20	5.5	120	40	-6.5
№ 25A	5 000	100	20	6.0	93	40	-6.5 ÷ -15.5
№ 26	40 000	210	32.2	14.5	230	45	-15.50
№ 27	80 000	260	32.2	14.5	260	45	-15.50
№ 28	80 000	260	32.2	14.5	260	45	-15.50
№ 29	80 000	260	32.2	14.5	310	45	-15.50

*Разчетните кораби са определени по максимално газене – и ако са по-дълги от корабното място и могат за заемат част от съседните когато те са в една линия.

**параметри след удълбочаване

Общите площи на оперативната акваториуя, зоната за маневриране и подхождане са дадени в следващата таблица:

Площ Акватория		Площ м ²
1	Оперативна Акватория:	90,335
2	Зона за Маневриране	433,133
3	Зона за Подхождане (п. канал)	1,179,280
ОБЩО:		1,702,748

4.1 Оперативна Акватория

Съгласно § 2. т. 46. От Допълнителните разпоредби на ЗМПВВПРБ "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.

За размерите на оперативната акватория съществено влияние оказва конфигурацията на кейовия фронт.

В съответствие с чл. 16, ал. 4, т. 2. от Наредба № 10 от 2014 г., при предвидено приставане на кораб на борд на стационарно хидротехническо пристанищно съоръжение ширината на оперативната акватория на съответния пристанищен терминал не може да надхвърля 1,5 пъти ширината на най-големия разчетен кораб за терминала при морските пристанища за обществен транспорт.

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

Оперативна акватория на Корабно място № 21

Дължината на оперативната акватория е определена от дължината на корабното място и е 280м.

В съответствие с изискванията на Разпореждане №1/05.07.2018 г. на изпълнителния директор на Дирекция "МА"-Бургас, корабите които ще се обработват на 21-во корабно място ще застават на кея на десен борд.

В съответствие с чл. 16, ал. 4, т. 2. от Наредба № 10, широчината на оперативната акватория е:

$$W(oa) \leq 1.5x W_{max} \leq 1.5 x 24 = 35 \text{ м. Приета широчина е } 30 \text{ м}$$

Оперативна акватория на Корабни места № № 22, 23 и 24

Корабни места № № 22, 23 и 24 са разположени на обща кейова стена с дължина м и проектна дълбочина -11,78 м. (БС).

В съответствие с изискванията на нормативните документи и заложената технология корабите, които ще се обработват на тези корабни места, ще застават на кея

на десен или ляв борд (зависи от това дали се разтоварват или товарят с цел при ползването на обръщателния кръг те да не бъдат натоварени).

В съответствие с чл. 16, ал. 4, т. 2. от Наредба № 10, широчината на оперативната акватория е:

$$V(oa) \leq 1.5 \times V_{\text{макс}} \leq 1.5 \times 26,7 = 40 \text{ м.}$$

Дължината на оперативната акватория е 614 м, която включва общата дължина на кея 560 м и още 54м до южната граница на оперативната акватория на 25-то корабно място.

Оперативна акватория на Корабни места № № 25, 25А и 26

Корабни места № № 25, 25А и 26 са разположени на общ кейов фронт.

В съответствие с чл. 16, ал. 4, т. 2. от Наредба № 10, широчината на оперативната акватория на съответния пристанищен терминал (в случая кейовия фронт) не може, при предвидено приставане на кораб на борд на стационарно хидротехническо пристанищно съоръжение, да надхвърля— 1,5 пъти ширината на най-големия разчетен кораб. Широчината на най-големия разчетен кораб за новопредвиденото 26-то корабно място е 40 м, поради което широчината на оперативната акватория в този участък е следната:

$$V(oa) \leq 1.5 \times V_{\text{макс}} \leq 1.5 \times 30 = 45 \text{ м.}$$

Широчината на оперативната акватория пред фронта на корабни места с № 25 и № 25А е 40 м, като тя е определена от специфичните технически особености на кейовия фронт и връзки със съседните оперетивни акватории на 26-то и 24-то корабни места.

Оперативна акватория на Корабни места № № 27 и 28

Корабни места № № 27 и 28 ще бъдат разположени на предвидената нова источна кейова стена на терминала.

Дължината на оперативната акватория е 560 м и включва дължината на кейовия фронт на двете корабни места увеличена с широчитната на оперативната акватория пред 26-то корабно място.

В съответствие със заложената технология, корабите които ще се обработват на тези корабни места ще застават на кея на десен или ляв борд (зависи от това дали се разтоварват или товарят с цел при ползването на обръщателния кръг те да не бъдат натоварени).

Съгласно чл. 16, ал. 4, т. 2. от Наредба № 10, широчината на оперативната акватория е:

$V(oa) \leq 1.5 \times V_{\text{макс}} \leq 1.5 \times 32 = 48 \text{ м.}$. Приета широчина е 45м

Оперативна акватория на Корабни места № № 29 и 29А

Корабни места № № 29 и 29А ще бъдат разположени на предвидената нова источна кейова стена на терминала.

Съгласно чл. 16, ал. 4, т. 2. от Наредба № 10, широчината на оперативната акватория е:

$V(oa) \leq 1.5 \times V_{\text{макс}} \leq 1.5 \times 32 = 48 \text{ м.}$ Приета широчина е 45м.

4.2 Зона за Маневриране към Оперативната Акватория

4.2.1 Зона за подход и маневриране към Корабни места № 21, 22, 23 и 24

Подходът на корабите от корабната стоянка на Бургас ще преминава цялата дължина на плавателния канал в края на който, площта и техническите параметри на общата акватория между Западната кейова стена на пристанищен терминал Бургас-Запад и кейовата стена на КРЗ позволяват вписване на обръщател с диаметър 350 м и дълбочина – 11,50м. С този проект за генерален план се предвижда удълбочаване на зоната пред КМ 24 и част от КМ 23 с обща дължина от 260м до -13.50м

Зоната за маневриране към Корабни места № № 22, 23 и 24 която е с дълбочина 11,50 м, е ограничена от Запад с линия, която в южния край на кейовата стена на 24-то корабно място е на отстояние 340 м, а северния и край е на разстояние 140 м от кейовата стена на 21-во и на 136,30 м. от кейовата стена на 22-ро корабно място.

Зоната за маневриране към Корабно място № 21, която е с дълбочина 8,50 м, е ограничена от юго-запад от линия свързваща Западната точка на оперативната акватория и северната точка на гореописаната граница на зоната за маневриране пред КМ №22.

4.2.2 Зона за подход и маневриране към Корабни места № 25, 25А и 26

Кейовата стена на №№ 25, 25А и 26 представлява южната крайбрежна граница на територията на пристанище „Бургас-Запад“, покрай която на около 100 метра е северната граница на подходният плавателен канал.

Подходът към корабното място ще се осъществява директно чрез отклонение от плавателния канал.

По отношение на определяне параметрите на **зоната за маневриране**, съгласно „Нормы технологического проектирования морских портов РД 31.3.05-97 (Москва 1998 год.)“, минималната широчина на водната площ за маневриране и приставане на корабните места, се определя в зависимост от дължината на басейна размерите на корабите, и от разположението на кейовете (едностранно или двустранно).

При едностранно разположение на корабните места в едно пристанище, широчината на маневрената зона, в която се ползва буксир и не се предвижда напълно зъвъртане на корабите се определя по формулата:

$$B = 2B_c + L_b, \text{ където:}$$

- B_c – ширина на расчетния кораб, м;
- L_b – Сумарна дължина на буксирния кораб и хоризонталната проекция на буксировъчното въже, м.

За кораби с Dwt над 60 хил. т. нормативно е определено $L_b = 90\text{м}$.

Тогава за к.м 26 широчината на маневрената зона е:

$$B = 2 \times 40 + 90 = 170 \text{ м.}$$

Тъй като определената по методиката от цитираните по-горе Норми широчина на водната площ за маневриране и приставане на корабните места включва, както зоната за маневрената, така и оперативната акватория по смисъла на наредба № 10 от 2014 г., то следва, че широчината на маневрената акватория не трябва да бъде по-малка от: $170 \text{ м} - 60 \text{ м.} = 110 \text{ м}$.

Разстоянието от оперативната акватория до северната граница на плавателния канал е от 55 до 15 м, поради което маневрирането на максималния разчетен кораб към/от 26-то корабно място ще ползва и част от плавателния канал, който е с широчина средно 208 м. Поради това следва необходимостта, подходният плавателен канал в зоната пред 26-то корабно място да бъде удълбочен на -15,50м.

4.2.3 Зона за подход и маневриране към Корабни места №№ 27, 28 и 29

Съгласно настоящия проект, Корабни места №№ 27, 28 и 29 са разположени на Западната граница на акваторията образувана между Западната крайбрежна граница на Терминал 2А и източната крайбрежна граница на територията на Бургас-Запад. Част от нея е разположена зоната за маневриране на 30-то, 31-во и 32-ро корабни места, която от Западната страна е обозначена с ограничителни буйове № Y1, № Y2 и № Y3.

Северната граница на зоната за маневриране на трите корабни места е корабно място № 29,.

Източната граница представлява линията определена от корабни места 30, 31 и 32. .

Южната граница е подходния навигационен канал.

Така обособена тя ще се обедини със съществуващата зона за маневриране към 31-во и 32-ро корабни места. Поради това, с цел по удобно маневриране, както към корабни места № 27, 28 и 29, така и към 30-то, 31-во и 32-ро корабни места, ограничителните буйове № У1, У2 и № У3 следва да бъдат премахнати.

По този начин, както и след удълбочаване на подходния плавателен канал в зоната пред 26-то корабно място, площта и техническите параметри на описаната по-горе обща акватория позволяват вписване на обръщател с диаметър 500 м.

5 Навигационно осигуряване на пристанищната акватория – плаващи и стационарни навигационни знаци и съоръжения

Съгласно ЗМПВВПРБ „навигационно осигуряване на пристанищната акватория" е комплекс от наземни и плаващи навигационни знаци (светещи или несветещи, излъчващи или неизлъчващи радиосигнали), създаден с цел ориентиране на корабите при подхождането или излизането им от пристанищата и за обозначаване на местата, представляващи навигационна опасност за корабоплаването.

Навигационното осигуряване на корабоплаването в териториалното море, вътрешните морски води, каналите и акваторията на пристанищата се осъществява от Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура", освен в случаите, в които това е възложено на Министерството на отбраната. Всички канални такси се събират от Държавно предприятие "Пристанищна Инфраструктура".

Навигационното осигуряване на акваторията ще е съобразено с предвиденото в парцеларния план и изискванията на „Международните правила за предпазване от сблъскване на море“, 1972 г., изменени с поправките съгласно Резолюция А.910(22) от 29 ноември 2001 г., в сила от 29 ноември 2003 г., и Резолюция А.1004(25) от 29 ноември 2007 г., в сила от 1 декември 2009 г. - за специализираните пристанищни обекти в акваторията на Черно море.

За навигационно осигуряване на необходимите условия за безопасно маневриране и приставане на корабите към предвидените нови кейови стени на пристанищен терминал

„Бургас-Запад“ 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, както и допълнителен ограничителен буй между червен канален буй № 24 и буй № 26.

Координатите на точките на закотвяне на новопроектираните ограничителни буйове за обозначаване на края на дълбоководната част на подходния канал с кота – 15,50 (БС) са, както следват:

Таблица 2: Координати на буйове 21 и 24

Буй №	Координати BG-2005		Координати WGS-84	
	X (м)	Y (м)	N	E
Буй 21 (изместен) канален - зелен	661042,160	4706901,302	42° 28' 50.588"	27° 27' 31.932"
Буй 24а (нов) - ограничителен	660972,909	4706713,894	42° 28' 44.567"	27° 27' 28.710"

6 Навигационни условия в пристанищната акватория и отделните зони

По отношение на акваториите на всички открити български морски пристанища се прилагат изискванията на издадените от Изпълнителна агенция „Морска администрация“ „Задължителни правила за морските пристанища на Република България“ (в сила от 03.07.2009 г., - ДВ. бр.50 от 3 Юли 2009г., посл. изм. и доп. ДВ. бр. 57 от 27 юли 2012г.).

Организацията и управлението на маневрената дейност и дейността на участниците в съответната маневра - кораби, агенти, влекачи, пилотски катери, швартовчици, стифадори и др., се осъществяват от диспечера на пилотската станция под контрола на дежурния оператор на системата за управление на трафика и информационно обслужване на корабоплаването.

В изпълнение на изискванията на „Задължителни правила за морските пристанища на Република България“ (в сила от 03.07.2009 г., издадени от Изпълнителна агенция "Морска администрация" - ДВ. бр.50 от 3 Юли 2009г., изм. ДВ. бр.55 от 19 Юли 2011г.), всички плавателните съдове пристигащи в пристанище Бургас осъществяват контакт с Пилотска станция - Бургас на УКВ канал 14; или на факс: +359 56 875797.

При подхождане към пристанищата и рейдовете капитаните са длъжни да се свържат с дежурния оператор в момента на навлизане в отговорния район.

Заявки за задължителен пилотаж се подават до пилотска станция от агента или капитана на кораба чрез оператора на „Системата за управление на трафика и информационно обслужване на корабоплаването“ СУТ. Маневрената записка се подава на Трафик кулата или на имейл адрес: vsltraffic_bs@bgports.bg и се предава от дежурния оператор на СУТ на дежурния диспечер Пилотска станция за изпълнение. (Разпореждане №1/05.07.2018 г. на изпълнителния директор на Дирекция ”МА”-Бургас)

Заявката предварително се съгласува с пристанищния оператор и буксирната компания и се подава в срокове, както следва:

- а) за кораби с газене до 13,50 m - не по-късно от 2 h преди началото на маневрата или пристигането на кораба в подходна точка с координати Ш = 42°28'5С / Д = 27°32'0 И;
- б) за кораби с газене, по-голямо от 13,50 m, или такива, за които Правило 11 (с) от гл. I на Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г. се отнася - не по-късно от 4 h преди началото на маневрата или пристигането на кораба в подходна точка с координати Ш = 42°29'0 С / Д = 27°39'0 И.

Пилотажът е задължителен както за въвеждане в пристанището, така и за заставане на котвена стоянка във външните рейдове на пристанището.

Външните рейдове, зони за котвени стоянки на плавателните съдове, посещаващи пристанищата и пристанищните терминали в района на действие на дирекция „Морска администрация – Бургас“ са посочени в „Задължителни правила за морските пристанища на Република България”, издадени от Изпълнителна агенция „Морска администрация“ – Раздел III – **Котвени стоянки на пристанищата, които се намират в района на дирекция „Морска администрация – Бургас“.**

Корабите застават на котва след разрешение от дежурния оператор на системата за управление на трафика и информационно обслужване на корабоплаването.

Подходният навигационен канал, обслужващ пристанищен район Бургас в т.ч. и корабните места на акваторията на пристанище „Бургас-Запад” е със следните проектни характеристики:

- Обща дължина на подходния навигационен канал 6450 м;
- Ширина на подходния навигационен канал – мин. 150 м;
- До акваторията на Терминал №2А:
 - Дължина 5150 м;

- Дълбочина 15,50 м;
- От акваторията на Терминал №2А до акваторията на пристанище „Запад“:
 - Дължина 1350 м;
 - Дълбочина 12,00.

Границите на подходния навигационен канал са маркирани с морски буйове, координатите на които са дадени в следващата таблица:

Таблица 3: Координати на буйовете

Координати на точките - Буйовете, Акватория и Маяци					
Име	BG-2005		WGS 84		забележка
	№	X	Y	B	
Буй 1	666543,651	4706304,525	42° 28' 27.050"	27° 31' 32.122"	Зелени канални буйове, подходен канал – Пристанищен район Бургас
Буй 3	666102,024	4705970,641	42° 28' 16.574"	27° 31' 12.443"	
Буй 5	665509,086	4705951,206	42° 28' 16.403"	27° 30' 46.472"	
Буй 7	664599,663	4705940,058	42° 28' 16.741"	27° 30' 06.658"	
Буй 9	663700,504	4705919,187	42° 28' 16.753"	27° 29' 27.284"	
Буй 11	663313,948	4706353,088	42° 28' 31.107"	27° 29' 10.811"	
Буй 13	662988,020	4706735,456	42° 28' 43.744"	27° 28' 56.938"	
Буй 15	662608,874	4706019,421	42° 28' 20.831"	27° 28' 39.609"	
Буй 17	662521,848	4706026,182	42° 28' 21.116"	27° 28' 35.807"	
Буй 19	661804,365	4706402,193	42° 28' 33.842"	27° 28' 04.787"	Зелени канални, Бургас Изток-2 „Терминал №2“
Буй 25	662460,563	4706058,300	42° 28' 22.203"	27° 28' 33.157"	
Буй 27	662580,345	4706699,709	42° 28' 42.895"	27° 28' 39.057"	
Буй 29	662637,663	4707000,618	42° 28' 52.602"	27° 28' 41.874"	Зелени ограничителни Източен Басейн Изток-2
Буй 21	661042,160	4706901,302	42° 28' 50.588"	27° 27' 31.932"	
Буй 23	660869,442	4707004,310	42° 28' 54.055"	27° 27' 24.476"	
Буй 2	666550,589	4705829,582	42° 28' 11.656"	27° 31' 31.927"	Зелени канални, Бургас Запад
Буй 4	666110,791	4705814,775	42° 28' 11.517"	27° 31' 12.664"	
Буй 6	665505,880	4705805,034	42° 28' 11.669"	27° 30' 46.179"	
Буй 8	664612,088	4705792,061	42° 28' 11.937"	27° 30' 07.049"	
Буй 10	663702,965	4705769,515	42° 28' 11.902"	27° 29' 27.237"	
Буй 12	662807,453	4706540,217	42° 28' 37.555"	27° 28' 48.834"	
Буй 14	662712,915	4705744,962	42° 28' 11.860"	27° 28' 43.881"	
Буй 16	662441,439	4705874,197	42° 28' 16.253"	27° 28' 32.132"	
Буй 18	661970,940	4706101,579	42° 28' 23.976"	27° 28' 11.772"	
Буй 20	661547,541	4706323,589	42° 28' 31.489"	27° 27' 53.466"	
Буй 22	661232,885	4706484,430	42° 28' 36.937"	27° 27' 39.857"	Червени, канални – Пристанище Изток-2 (КНТ)
Буй 24	661096,848	4706605,533	42° 28' 40.963"	27° 27' 34.025"	
Буй 24а	660972,909	4706713,894	42° 28' 44.567"	27° 27' 28.710"	
Буй 26	660810,022	4706856,307	42° 28' 49.304"	27° 27' 21.725"	
Буй 28	660539,535	4707113,014	42° 28' 57.824"	27° 27' 10.144"	Червени, канални – Пристанище Изток-2 „Терминал №2“
Буй 30	662287,098	4707079,682	42° 28' 55.429"	27° 28' 26.609"	
Буй 31	662169,364	4706761,659	42° 28' 45.214"	27° 28' 21.131"	
Буй Y-4	662247,234	4706170,099	42° 28' 25.987"	27° 28' 23.935"	Оранжеви, Ограничителни Пристанище Изток-2 „Терминал №2“
Буй Y-5	662304,338	4706438,463	42° 28' 34.640"	27° 28' 26.708"	

Съгласно Наредба № 1 от 31.01.2001 г. за условията и реда за осъществяване на пилотска дейност в Република България (ДВ, бр. 12 от 9.02.2001 г.) обектът попада в пилотажен район Бургас, т.е. пилотажът ще бъде задължителен.

Редът за осъществяване на маневрената дейност се определя от директора на Дирекция "Морска администрация - Бургас".

Маневрирането на кораби в района на българските морски пристанища с тонаж, равен или по-голям от 1000 БТ, се извършва задължително с помощта на влекачи.

Броят на влекачите се определя съгласно Задължителните правила за пристанище Бургас и по препоръка на пилота.

Навигационни Правила в Пристанищен терминал Бургас-Запад:

Дирекция "Морска администрация"- Бургас издава периодично Заповеди и Разпореждания, с които се регламентират дължините на корабните места и допустимото газене на корабите.

Маневрите по въвеждане и извеждане на кораби в пристанището се забраняват от дежурния оператор СУТ при:

- Сила на вятъра над 15 м/сек. или видимост под 300 м.;
- Сила на вятъра над 12 м/сек. за кораби с дължина над 180 м. под баласт и за влизащи кораби тип "Ро-Ро";
- Сила на вятъра над 8 м/сек. за кораби маневриращи за заставане или слизане от док и за кораби с главен двигател извън строя.

7 Необходимост от ползване на зоната за маневриране и на зоната за подхождане и от кораби, посещаващи други терминали на същото пристанище за обществен транспорт и/или други пристанища и обосновка на предлаганото решение

Пристанищната акватория на пристанищен терминал „Бургас Запад“ е разположена в Западния басейн защитен от новия вълнолом.

В Западния басейн на пристанище Бургас са разположени още:

1. Пристанищен терминал „Бургас Изток-2“ – терминал 2А от „Бургас Изток-2“ .

Параметрите на *Пристанищен терминал „Бургас Изток-2“* са следните:

- Обща площ на пристанището - 419 468 кв.м. м²
- Общ брой на корабните места (капацитет) – 14;
- Обща дължина на корабните места - 1 606 м

- Максимална дълбочина пред корабните места до 15,50 м

На Пристанищен терминал „Бургас Изток-2“ се обработват кораби с генерални и насипни товари, контейнери и наливни товари. Количествата на обработените през последните години товари са над 3 350 хил. тона.

2. **"Порт България Уест"** - пристанище за обществен транспорт с регионално значение, специализирано в обработка на генерални и насипни товари течни товари (без нефтени), и Ро-Ро товари. То е разположено на територия с площ 27 416 кв.м. в южната част на гр. Бургас.

Обща дължина на кейовия фронт 400 м. на който са обособени три корабни места с дълбочина между 6,00 м. и 8,50 м.

Количествата на обработените през последните години товари са над 500 хил. тона.

3. **Кораборемонтен завод „Порт-Бургас“** - Пристанище за обществен транспорт с регионално значение с предназначение за обработка на неопасни генерални и наливни товари и насипни товари от хранителен произход, други съпътстващи дейности от/на плавателни съдове и сухоземни транспортни средства.

Общата дължина на кейовия фронт е 202 м.

Пристанището разполага с две корабни места с дълбочина 10,50 м.

Количествата на обработените през последните години товари са над 670 хил. тона.

Корабният достъп до горепосочените пристанища се осъществява чрез ползване на подходният навигационен канал преминавайки покрай разположената в Западния басейн акватория на пристанищен терминал „Бургас-Запад“. Обръщателния кръг в зоната за маневриране пред съществуващите корабни места на пристанищен терминал „Бургас-Запад“ ще се ползва и от корабите посещаващи горепосочените пристанища с регионално значение.

Поради близостта на Корабни места №№ 25, 25А и 26 до подходният навигационен канал, маневрирането на кораби към тях следва да се извършва във времето когато няма движещи се кораби в този участък от канала.

Зоната за подход и маневриране към новите корабни места с № 27, 28 и 29 ще се използва и от корабите предназначени за обслужване на Терминал 2А.

8 Регистър с координатите на точки по границите на акваторията и на всяка отделна зона в нея и при доказана необходимост на зоната за разполагане на швартовите буйове

Въз основа на определените по-горе параметри на оперативните акватории и зоните за подхождане и маневриране, към отделните кейови зони на пристанищен терминал Бургас-Запад, координатите на определящите ги точки са следните:

Таблица 4: Координати на Оперативна акватория и маневрените зони на корабните места на Терминал Бургас Запад

Координати на точките на Корабните Места - Тетинали Бургас Запад					Площ, м ²	
№	BG-2005		WGS 84		описание / (дълбочина)	Зона за маневриране
	X	Y	B	L		
51	660832,012	4707801,302	42° 29' 19.907"	27° 27' 23.645"	KM 21 (8.50м)	14 357
52	660849,910	4707825,378	42° 29' 20.674"	27° 27' 24.453"		
53	661030,983	4707653,426	42° 29' 14.966"	27° 27' 32.205"		
54	661075,315	4707657,916	42° 29' 15.078"	27° 27' 34.151"	KM 22 (11.50м)	132 821
55	660968,892	4707483,942	42° 29' 09.521"	27° 27' 29.315"		
56	661006,439	4707470,150	42° 29' 09.046"	27° 27' 30.945"		
57	660934,724	4707390,676	42° 29' 06.525"	27° 27' 27.725"	KM 23 (11.50м)	132 821
58	660972,248	4707376,947	42° 29' 06.052"	27° 27' 29.354"		
59	660911,897	4707329,099	42° 29' 04.547"	27° 27' 26.663"		
60	660949,720	4707315,205	42° 29' 04.068"	27° 27' 28.305"	KM 24 (11.50м) (13.50м в бъдеще)	132 821
61	662132,199	4706988,565	42° 28' 52.594"	27° 28' 19.736"		
64	662094,014	4706883,849	42° 28' 49.230"	27° 28' 17.957"		
69	660845,293	4707146,565	42° 28' 58.682"	27° 27' 23.563"	KM 25 (6.50м) KM 25а	14 420
70	660882,850	4707132,800	42° 28' 58.208"	27° 27' 25.193"		
B28	660539,535	4707113,014	42° 28' 57.824"	27° 27' 10.144"		
71	660904,726	4707124,232	42° 28' 57.914"	27° 27' 26.142"	KM 25 (6.50м) KM 25а	14 420
72	660902,813	4707109,528	42° 28' 57.439"	27° 27' 26.043"		
73	660901,084	4707103,356	42° 28' 57.241"	27° 27' 25.961"		
74	660876,351	4707072,038	42° 28' 56.244"	27° 27' 24.847"	KM 25 (6.50м) KM 25а	14 420
75	660863,624	4707082,050	42° 28' 56.578"	27° 27' 24.300"		
76	660831,047	4707107,677	42° 28' 57.433"	27° 27' 22.900"		
77	661043,795	4706940,326	42° 28' 51.851"	27° 27' 32.043"	KM 25 (6.50м) KM 25а	14 420
B23	660869,442	4707004,310	42° 28' 54.055"	27° 27' 24.476"		
B21	661042,160	4706901,302	42° 28' 50.588"	27° 27' 31.932"		
78	661068,537	4706971,761	42° 28' 52.851"	27° 27' 33.158"	KM 26 (15.50м)	9 908
79	661052,763	4706929,616	42° 28' 51.497"	27° 27' 32.425"		
80	661268,273	4706848,959	42° 28' 48.722"	27° 27' 41.776"		
511	661220,141	4706794,190	42° 28' 46.981"	27° 27' 39.611"	KM 27 (15.50м)	273 624
81	661283,953	4706891,233	42° 28' 50.080"	27° 27' 42.506"		
82	661326,143	4706875,580	42° 28' 49.541"	27° 27' 44.337"		
83	661346,245	4707145,437	42° 28' 58.270"	27° 27' 45.491"	KM 28 (15.50м)	273 624
84	661374,369	4707135,004	42° 28' 57.910"	27° 27' 46.711"		
85	661388,437	4707129,790	42° 28' 57.731"	27° 27' 47.322"		
86	661416,564	4707119,357	42° 28' 57.372"	27° 27' 48.542"	KM 28 (15.50м)	273 624
87	661506,982	4707363,124	42° 29' 05.202"	27° 27' 52.749"		

88	661464,804	4707378,769	42° 29' 05.741"	27° 27' 50.918"	
89	661470,020	4707392,834	42° 29' 06.192"	27° 27' 51.161"	
90	661512,199	4707377,189	42° 29' 05.654"	27° 27' 52.991"	
91	661485,672	4707435,024	42° 29' 07.548"	27° 27' 51.889"	KM 29 (15.50м)
92	661760,670	4707285,026	42° 29' 02.480"	27° 28' 03.774"	
93	661776,357	4707327,204	42° 29' 03.835"	27° 28' 04.504"	
94	661895,169	4707283,134	42° 29' 02.318"	27° 28' 09.660"	

Корабите маневриращи към KM 21 ще използват и акваторията на "Порт България Уест" която е с по дълбока и е с дълбочина -9.0м

Съгласно ЗМПВВПРБ „навигационно осигуряване на пристанищната акватория" е комплекс от наземни и плаващи навигационни знаци (светещи или несветещи, излъчващи или неизлъчващи радиосигнали), създаден с цел ориентиране на корабите при подхождането или излизането им от пристанищата и за обозначаване на местата, представляващи навигационна опасност за корабоплаването.

Навигационното осигуряване на корабоплаването в териториалното море, вътрешните морски води, каналите и акваторията на пристанищата се осъществява от Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура", освен в случаите, в които това е възложено на Министерството на отбраната. Всички каналнитаксисе събират от Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура".

Навигационното осигуряване на акваторията ще е съобразено с предвиденото в парцеларния план и изискванията на „Международните правила за предпазване от сблъскване на море“, 1972 г., изменени с поправките съгласно Резолюция А.910(22) от 29 ноември 2001 г., в сила от 29 ноември 2003 г., и Резолюция А.1004(25) от 29 ноември 2007 г., в сила от 1 декември 2009 г. - за специализираните пристанищни обекти в акваторията на Черно море.

За навигационно осигуряване на необходимите условия за безопасно маневриране и приставане на корабите към предвидените нови кейови стени на пристанищен терминал „Бургас-Запад“ 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, както и допълнителен ограничителен буй между червен канален буй № 24 и буй № 26.

Координатите на точките на закотвяне на новопроектираните ограничителни буйове за обозначаване на края на дълбоководната част на подходния канал с кота – 15,50 (БС) са, както следват:

Таблица 5: Координати на буйове 21 и 24

Буй №	Координати BG-2005		Координати WGS-84	
	X (м)	Y (м)	N	E
Буй 21 (изместен) канален - зелен	661042,160	4706901,302	42° 28' 50.588"	27° 27' 31.932"
Буй 24а (нов) - ограничителен	660972,909	4706713,894	42° 28' 44.567"	27° 27' 28.710"

Съгласно легалната дефиниция на чл. 92, ал. 1 от ЗМПВВПРБ (обн. ДВ, бр. 12 от 2000 г., посл. изм. и доп. ДВ, бр. 28 от 2018 г.) пристанището е „участък, който включва акватория, територия и инфраструктура на брега на Черно море, р. Дунав, островите и каналите, разположено е на територията на една или повече общини и обединява природни, изкуствено създадени и организационни условия за безопасно приставане, престояване и обслужване на кораби“. За всички пристанища се води публичен регистър от Изпълнителна агенция „Морска администрация“, в който съгласно ал. 5, т. 4 и т. 8 на чл. 92 ЗМПВВПРБ се вписват „координатите на граничните точки и площта на оперативната акватория, зоната за маневриране на корабите и зоната за подхождане“, както и „основните параметри - обща дължина на кейовия фронт, в т. ч. на плаващите хидротехнически съоръжения, служещи за връзка между кораба и брега и проектни дълбочини в оперативната акватория“, респ. промените в тези обстоятелства. В пристанище, което не е вписано в регистъра не могат да се извършват пристанищни дейности и услуги, съотв. не се допуска извършване на пристанищни дейности и услуги извън посочените в регистрацията на пристанището или терминала. Чл. 103а от закона разделя пристанищата за обществен транспорт на такива с национално и регионално значение, те се вписват в съответните списъци по предложение на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията и се приемат с решение на Министерския съвет, респ. се обнародват в „Държавен вестник“. Параграф 50 от ПЗР на ЗИД на ЗМПВВПРБ (обн. в ДВ, бр. 28 от 2018 г.) предвижда министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията да внесе в срок до две години от влизане в сила на изменителния закон (1 април 2020 г.) в Министерския съвет проект на решение по чл. 103а, ал. 2 от закона, респ. в срок един месец от приемането на РМС Изпълнителна агенция „Морска администрация“ ще впише служебно в регистъра на пристанищата

данните по чл. 95, ал. 5, т. 3, 41 9 и 10 за съответното пристанище). Съгласно чл. 103а, ал. 3, т. 3 ЗМПВВПРБ с **това решение** се определят и „границите на акваторията на всяко пристанище и на отделните зони в нея - оперативната акватория, зоната за маневриране на корабите и зоната за подхождане“. Съгласно разпоредбата на чл. 103а, ал. 3 от ЗМПВВПРБ след изменението от 2018 г. списъците на пристанищата за обществен транспорт по чл. 103а, ал. 2 от ЗМПВВПРБ не съдържат само наименованията на пристанищата (подобно на отменените през 2013 г. приложения № 1 и 2 към чл. 103а от ЗМПВВПРБ), а трябва да включват и информацията относно: терминалите на всяко пристанище, включително зоните, които по своето предназначение отговарят на характеристиките на пристанищата по чл. 107–109, и зоните за съхранение на товари, които не се намират непосредствено на брега; **границите на територията на всяко пристанище и границите на акваторията на всяко пристанище и на отделните зони в нея (оперативната акватория, зоната за маневриране на корабите и зоната за подхождане)**. Тази по-подробна информация за пристанищата за обществен транспорт може да бъде извлечена и ще бъде извличана само и единствено от техните генерални планове, когато същите бъдат приведени в съответствие с изискванията на закона

Известно е, че съгласно чл. 103в ЗМПВВПРБ, преди отплаването си корабите, които посещават пристанищата за обществен транспорт с национално значение, заплащат пристанищни такси, които се събират от Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура" и се разходват за обезпечаване на достъпа до пристанищата за обществен транспорт с национално значение, включително за покриване на **разходите за изграждане и поддържане** на морски канали, външни защитни диги, буйове, фарове, пристанищна инфраструктура, **поддържане на проектите дълбочини в акваториите на пристанищата за обществен транспорт с национално значение до границата на оперативната акватория**. Границите на всяка от съставните части на пристанищната акватория, които ще бъдат възпроизведени в Решението на Министерски съвет по чл. 103а, ал. 3, т. 3 от ЗМПВВПРБ преди това следва да бъдат определени с предвижданията на съответния генерален план за пристанище или терминал от национално или регионално значение. Затова и зоните за подхождане и маневриране в пристанище за обществен транспорт от национално значение Бургас, като част от настоящия проект ще бъдат съобразени впоследствие и в процедури от Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ проект на генерален план (възложен с Решение № РД-10.13/04.08.2016 г.

на генералния директор на предприятието), доколкото ангажимент на държавното предприятие е да ги изгражда и поддържа. След изменението на ЗМПВВПРБ (ДВ, бр. 28 от 2013 г.) това е законов ангажимент на държавата в лицето на държавното предприятие и по отношение на пристанищата за обществен транспорт с регионално значение: чл. 103в, ал. 5 възлага на „Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура" да събира таксите по ал. 1, т. 1, 2 и 4 за корабите, които посещават пристанищата за обществен транспорт с регионално значение и пристанищата по чл. 107 - 109, срещу което има законовото задължение и да обезпечават достъп до тези пристанища чрез поддържане на средствата за навигационно осигуряване, каналите и пристанищната акватория до границата на оперативната акватория.

При изграждането на оперативна акватория, т. нар. capital dragging, но не по отношение на пристанищата за обществен транспорт с регионално значение (собствениците им събират в своя полза кейова такса), а по отношение на терминалите от пристанищата за обществен транспорт с национално значение, в т. ч. и терминал Бургас - Запад, ангажиментът за определянето на оперативната акватория, респ. като функция от нея - и на границите на зоните за подхождане и маневриране, отново е на „управителя на пристанищната инфраструктура“. В този случай обаче, законът изрично регламентира възможността това да бъде реализирано и посредством механизмите на сключен договор за концесия (в този смисъл и Решение на Конституционния съд на Република България № 3 от 06.03.2014 г. по к.д. № 10 от 2013 г., обн. ДВ, бр. 24/2014 г.). При пристанищата за обществен транспорт с регионално значение законът предвижда (чл. 103в, ал. 6 от ЗМПВВПРБ) „за правото на ползване на оперативната акватория“ собствениците им да заплащат годишна акваториална такса в размер, определен от Министерския съвет. Това ползване включва наред с „възможността да се разполагат плаващи хидротехнически съоръжения за връзка между кораба и брега в оперативната акватория“ и правото да се поддържат проектните дълбочини в оперативната акватория. В случаите, в които се изгражда ново регионално пристанище или се разширява съществуващо такова, респ. се увеличат в дълбочина „проектните параметри“ на кейовата стена (действащото законодателство не поставя пречка пред подобна инвестиционна инициатива по отношение на параметър дълбочина, стига строежът да се реализира в собствен на възложителя имот, който параметър предполага и характеристиките на акваторията, в т. ч. и на зоните за подхождане и маневриране, т.е. „естествени или създадени в резултат на

човешка дейност условия на защита от вълни и затлачване, която притежава нужните площ и дълбочина за безопасно подхождане, маневриране и приставане на най-големия разчетен кораб за съответното пристанище или пристанищен терминал - § 2, т. 29 от ДР на ЗМПВВПРБ), собственикът на пристанището за обществен транспорт с регионално значение заплаща единствено стойността на правото на строеж за т. нар. „отвоюване“ на територия, в т. ч. и, но само - на оперативна акватория (чл. 112к, ал. 2 във вр. с чл. 112л, ал. 2 и чл. 112з, т. 1 от ЗМПВВПРБ). В този смисъл е и РМС № 513 от 20 юли 2018 г. за възмездно учредяване на право на строеж върху имот – публична държавна собственост, представляващ част от морското дъно в границите на вътрешните морски води на Република България в Черно море на основание чл. 112з, ал. 1, т. 1, чл. 112и, чл. 112л, ал. 2 и чл. 112н от ЗМПВВПРБ и § 3, ал. 1 и 2 от ПРЗ на ППЗДС в полза на „КРЗ Порт Бургас“ АД, собственик на пристанище за обществен транспорт с регионално значение „Кораборемонтен завод „Порт – Бургас“ („КРЗ „Порт – Бургас“). За пример, ако собственикът на пристанище за обществен транспорт с регионално значение изгради в собствена територия или след съответното учредяване на право на строеж по реда на чл. 112з от ЗМПВВПРБ кейова стена с дълбочина 15 м., проектира и постигне съответните параметри на оперативната си акватория (за което събира кейови такси от корабите, които обработва) и на основание чл. 103в, ал. 2 и ал. 5 от ЗМПВВПРБ поиска „обезпечаване на достъп“, съобразявайки се със силата на пресъдено нещо на цитираното Решение на Конституционния съд от 2014 г. и законовите гаранции, които специалният закон дава, Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ е длъжно да ги „обезпечи“, в т. ч. и, но не само, като процедира съответното изменение на генералния план на пристанището за обществен транспорт от национално значение в частта – зони за похождение и зони за маневриране към оперативната акватория. Така откритата с Решение № РД-10-27 от 24. 11. 2015 г. на генералния директор на ДП „Пристанищна инфраструктура“ процедура за възлагане на обществена поръчка с предмет „Рехабилитация за постигане на проектни дълбочини на пристанищните терминали в района на действие на Териториално поделение - клон Бургас“, по отношение на обект „Подходен канал за пристанище „Бургаски корабостроителници“, след Покана за изпълнение по чл. 84, ал. 2 от ЗЗД, във връзка с чл. 302 и 303 от Търговския закон и чл. 2, т. 4 от ЗМПВВПРБ (вх. рег. № на ДППИ 18-00-11/30.01.2017 г. - <http://www.bgports.bg/bg/zop/114>), последва Обявление за изменение (рег. № на ДППИ 05-10-6/23.03.2017 г.), с оглед постигане на дълбочина от 7.50 м. (равен на проектните

дълбочини пред кейовата стена) обемът на драгажната маса в съответната драгажна зона е коректно увеличен, а координатите на зоната – съответно променени. Сключеното споразумение между ДП „Пристанищна инфраструктура” и изпълнителя е законосъобразно изпълнено (видно от Обявление за приключване на договор за обществена поръчка 05-10-5/26.03.2018 г.). Единствено задължение на собственика на пристанището за обществен транспорт с регионално значение е да приложи към проекта на своя генерален план, съгласно чл. 112б, ал. 2, т. 3 ЗМПВВПРБ „технологична и финансова обоснова на инвестиционната инициатива, в т. ч. обосновка на необходимостта за размера на инвестициите за отчуждаване на поземлени имоти, както и за изграждане на пътни и/или железопътни връзки, **на акватория или отделни нейни зони**“. Per argumentum a fortiori (по аргумент на по-силното законово основание), съгласно чл. 103в, ал. 2 ЗМПВВПРБ Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ събира от корабите посещаващи терминалите на пристанищата за обществен транспорт с национално значение **освен** описаните по-горе пристанищни такси - канални кораби, тонажни кораби и светлинни (чл. 103в, ал. 1, т. 1, 2 и 4 ЗМПВВПРБ) **и линейни кейови такси** (чл. 103в, ал. 1, т. 3 ЗМПВВПРБ). Съответно - планирането на параметрите на зоните за подхождане и маневриране към терминалите на пристанище за обществен транспорт с национално значение, в т. ч. и на оперативната акватория е предмет на генералните планове и техните изменения, както на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“, така и на пристанищните оператори, получили достъп до пазара на пристанищни услуги по силата на договор за концесия за един или повече от неговите терминали. Тези законови разпоредби, гарантиращи приложението на разпоредбите на чл. 19, ал. 1, 2 и 3 във връзка с чл. 5, ал. 2 от Конституцията (чл. 103в, ал. 2, 5 и 6, чл. 115м, ал. 1, т. 2, 3, 4 ЗМПВВПРБ) са отразени и при изменението на Правилника за устройството, функциите и дейността на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ (обн. ДВ, бр. 93 от 2013 г.) – чл. 16а, ал. 2, т. 2, чл. 19, ал. 1, т. 2, 3, 4, чл. 29, т. 17, чл. 30, ал. 1, т. 2, 8, чл. 32, ал. 2, т. 2, чл. 34, ал. 2, т. 16, 19). Налице е безспорен ангажмент на българската държава в лицето на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ относно финансирането на самия драгаж (Законът за обществените поръчки, доколкото към настоящия момент не е инициирано искане по чл. 131, в своя чл. 8 също така допуска процедурата по избор на изпълнител да се възложи съвместно от секторния възложител - управител на публичната държавна собственост (чл. 115л, ал. 3 във вр. с чл. 115м, ал. 1, т. 2 и 3 от ЗМПВВПРБ) и

пристанищния оператор – концесионер. По същия начин и административните договори по § 74 от ПЗР на ЗИД на ЗМПВВПРБ (обн. ДВ, бр. 24 от 2004 г.), които са по същество договори по чл. 19а АПК възлагат на държавните пристанищни оператори **„от свое име и за сметка** на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ поддържането, строителството, ремонта и рехабилитацията на обектите – публична държавна собственост **и оперативната акватория“**. Това става, като операторът се задължава до определен срок да представи на държавното предприятие съответна програма за настоящата календарна година до 20 декември на предходната година, предприятието е длъжно да я разгледа и да я одобри или да откаже да я одобри, като може да предложи изключването някои от предложените или в нея на нови дейности, съотв. при разногласия между оператора и ДППИ по предложените от него промени, програмата се утвърждава от министъра на транспорта, а в случай, че операторът не изпълни в срок задължението си за представяне програмата дори се изготвя от ДППИ, става приложение към съответния договор и е задължителна за изпълнение от страна на оператора. Ето защо и настоящият проект на генерален план включва в обхвата си всяка от частите на акваторията (§ 2 от ДР на ЗМПВВПРБ - т. 29, 45 и 46). Съгласно чл. 112а, ал. 2 (изм. – ДВ, бр. 28 от 2018 г.) генералният план на пристанище за обществен транспорт, като стъпва на основата на на предварително (прединвестиционно) проучване за развитието на пристанището (т. 1) „определя развитието на съществуващите и необходимостта от резервиране на нови територии, предназначени за извършване на пристанищни дейности и услуги, функционално ги зонира съобразно технологичното и организационното обособяване на необходимата територия на пристанището и **планира режима на тяхното устройство и параметрите на застрояването им**. Под параметри на застрояването се разбира както „удължаване“ (доизграждане) на 33-то к.м., така и постигането на нови проектни дълбочини в „оперативната акватория“, респ. в зоните за подхождане и маневриране към нея.

Генералният план е документът, в който следва да се предвидят и „мотивирани решения за параметрите (границы и проектни дълбочини) и за навигационното осигуряване на пристанищната акватория и на всяка от зоните в нея.“ (т. 4). Като вид специализиран подробен устройствен план по смисъла на Закона за устройство на територията - план за регулация и застрояване за пристанищната територия и парцеларен план за пристанищната акватория, той се изменя, съгласно чл. 112в, ал. 2, т. 2

ЗМПВВПРБ и когато възникне инвестиционна инициатива, която може да засегне освен резервирана за бъдещо развитие на пристанището територия (доизграждане на к.м. 33), така и когато е „свързана с промяна на параметрите на пристанищната територия или акватория“.

9 ПРИЛОЖЕНИЯ – ЧЕРТЕЖИ

9.1 Чертеж № 1004 – Общ Парцеларен План Пристанище Бургас

9.2 Чертеж № 1005 – Парцеларен План – Пристанищен Терминал Бургас
Запад