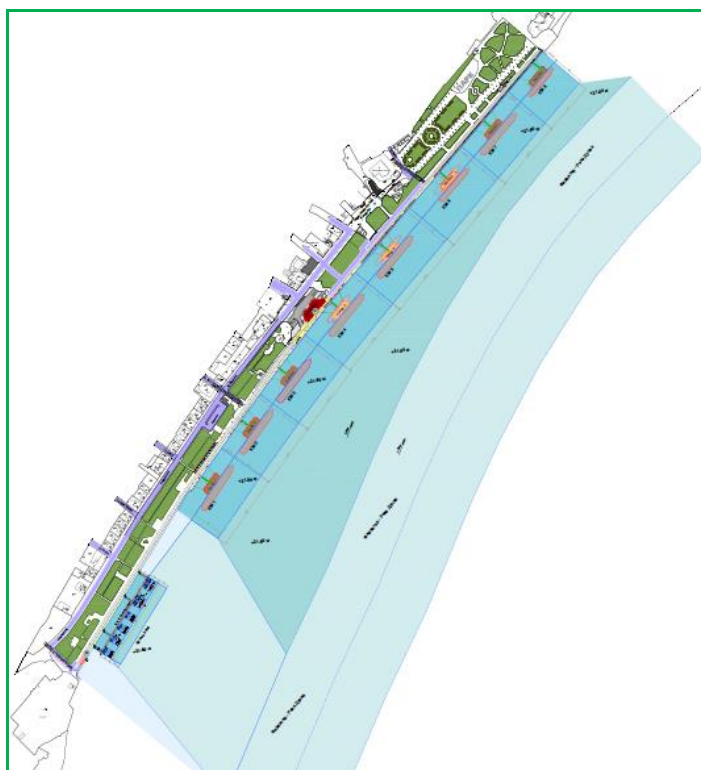




ЗАДАНИЕ

ЗА ОБХВАТ И СЪДЪРЖАНИЕ НА ДОКЛАД ЗА ЕКОЛОГИЧНА ОЦЕНКА НА ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН НА ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ „ВИДИН-ЦЕНТЪР“, ЧАСТ ОТ ПРИСТАНИЩЕ ЗА ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ ВИДИН



ВЪЗЛОЖИТЕЛ:

ДЪРЖАВНО ПРЕДПРИЯТИЕ
„ПРИСТАНИЩНА ИНФРАСТРУКТУРА“

РЪКОВОДИТЕЛ ЕКИП ЕО:

ДИМИТЪР СОТИРОВ Тел.: +359899914040

НОЕМВРИ, 2024 Г.



СЪДЪРЖАНИЕ

ВЪВЕДЕНИЕ	5
1. ОПИСАНИЕ НА СЪДЪРЖАНИЕТО И ОСНОВНИТЕ ЦЕЛИ НА ГЕНЕРАЛНИЯ ПЛАН И ВРЪЗКА С ДРУГИ ПЛАНОВЕ И ПРОГРАМИ	6
1.1. Териториален обхват на Генералния план.....	6
1.2. Съществуващи обекти, съоръжения и инфраструктура на пристанищен терминал „Видин-център“.....	7
1.2.1. Пристанищна територия.....	7
1.2.2. Пристанищна акватория.....	12
1.3. Основание за изготвяне на Генералния план.....	12
1.4. Основни цели и предвиждания на Генералния план.....	13
1.4.1. Цели на Генералния план.....	13
1.4.2. Предвиждания на Генералния план.....	14
1.4.3. Подробен устройствен план – План за регулация и застрояване.....	21
1.4.4. Парцеларен план на пристанищната акватория.....	22
1.5. Връзка с други съотносими планове, програми и стратегии.....	25
2. АСПЕКТИ НА ТЕКУЩОТО СЪСТОЯНИЕ НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ЕВЕНТУАЛНО РАЗВИТИЕ БЕЗ ПРИЛАГАНЕТО НА ПУП-ПРЗ	26
2.1. Текущо състояние на околната среда.....	26
2.1.1. Климатична характеристика и изменение на климата.....	26
2.1.2. Качество на атмосферния въздух.....	27
2.1.3. Води.....	28
2.1.4. Земни недра.....	30
2.1.5. Почви и земеползване.....	31
2.1.6. Ландшафт.....	32
2.1.7. Биологично разнообразие.....	32
2.1.8. Защитени зони и защитени територии.....	33
2.1.9. Културно наследство.....	34
2.1.10. Материални активи.....	34
2.1.11. Вредни физични фактори.....	34
2.1.12. Отпадъци.....	35
2.1.13. Опасни химични вещества и риск от големи аварии.....	35
2.1.14. Здравно-хигиенни аспекти на средата.....	36
2.2. Евентуално развитие на околната среда без прилагането на Генералния план.....	36
3. ХАРАКТЕРИСТИКИ НА ОКОЛНАТА СРЕДА ЗА ТЕРИТОРИИ, КОИТО ВЕРОЯТНО ЩЕ БЪДАТ ЗНАЧИТЕЛНО ЗАСЕГНАТИ	37
4. СЪЩЕСТВУВАЩИ ЕКОЛОГИЧНИ ПРОБЛЕМИ, УСТАНОВЕНО НА РАЗЛИЧНО НИВО, ИМАЩИ ОТНОШЕНИЕ КЪМ ГЕНЕРАЛНИЯ ПЛАН, ВКЛЮЧИТЕЛНО ОТНАСЯЩИ СЕ ДО РАЙОНИ С ОСОБЕНО ЕКОЛОГИЧНО ЗНАЧЕНИЕ, КАТО ЗАЩИТЕНИ ЗОНИ ПО ЗАКОНА ЗА БИОЛОГИЧНОТО РАЗНООБРАЗИЕ	37
5. ЦЕЛИ НА ОПАЗВАНЕ НА ОКОЛНАТА СРЕДА НА НАЦИОНАЛНО И МЕЖДУНАРОДНО РАВНИЩЕ, ИМАЩИ ОТНОШЕНИЕ КЪМ ПУП-ПРЗ, И НАЧИНЪТ, ПО КОЙТО ТЕЗИ ЦЕЛИ И ВСИЧКИ ЕКОЛОГИЧНИ СЪОБРАЖЕНИЯ СА ВЗЕТИ ПОД ВНИМАНИЕ ПО ВРЕМЕ НА ИЗГОТВЯНЕТО НА ГЕНЕРАЛНИЯ ПЛАН	37
6. ВЕРОЯТНИ ЗНАЧИТЕЛНИ ВЪЗДЕЙСТВИЯ ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА И ЧОВЕШКОТО ЗДРАВЕ	37
7. МЕРКИ ЗА ПРЕДОТВРАТЯВАНЕ, НАМАЛЯВАНЕ И ВЪЗМОЖНО НАЙ-ПЪЛНО КОМПЕНСИРАНЕ НА НЕБЛАГОПРИЯТНИТЕ ПОСЛЕДСТВИЯ ОТ ОСЪЩЕСТВЯВАНЕТО НА ГЕНЕРАЛНИЯ ПЛАН ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА	38
8. МОТИВИ ЗА ИЗБОР НА РАЗГЛЕДАНИТЕ АЛТЕРНАТИВИ, МЕТОДИ ЗА ИЗВЪРШВАНЕ НА ЕКОЛОГИЧНАТА ОЦЕНКИ, ВКЛЮЧИТЕЛНО ТРУДНОСТИ ПРИ СЪБИРАНЕ НА НЕОБХОДИМАТА ЗА ТОВА ИНФОРМАЦИЯ	38
9. НЕОБХОДИМИ МЕРКИ ВЪВ ВРЪЗКА С НАБЛЮДЕНИЕТО ПО ВРЕМЕ НА ПРИЛАГАНЕТО НА ГЕНЕРАЛНИЯ ПЛАН	40

10. ЗАКЛЮЧЕНИЕ НА ЕКОЛОГИЧНАТА ОЦЕНКА	41
11. СПРАВКА ЗА РЕЗУЛТАТИТЕ ОТ ПРОВЕДЕНИТЕ КОНСУЛТАЦИИ	41
12. НЕТЕХНИЧЕСКО РЕЗЮМЕ НА ЕКОЛОГИЧНАТА ОЦЕНКА	41
13. ПРИЛОЖЕНИЯ КЪМ ДОКЛАДА ЗА ЕКОЛОГИЧНА ОЦЕНКА	41
ПРИЛОЖЕНИЯ	41

СПИСЪК НА ИЗПОЛЗВАНИТЕ СЪКРАЩЕНИЯ

СЪКРАЩЕНИЕ	ПЪЛНО НАИМЕНОВАНИЕ
АИС	Автоматична измервателна станция
БДДР	Басейнова дирекция „Дунавски район“ с център Плевен
ВиК	Водоснабдяване и канализация
ДЕО	Доклад за екологична оценка
ДППИ	Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“
ЕО	Екологична оценка
ЗБР	Закон за биологичното разнообразие
ЗЗТ	Закон за защитените територии
ЗМПВВПРБ	Закон за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България
ЗООС	Закон за опазване на околната среда
КК	Кадастрална карта
МОСВ	Министерство на околната среда и водите
Наредба за ЕО	Наредба за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми
НТП	Начин на трайно ползване
ОС	Оценка за съвместимост
ОТ	Осова точка
ОУП	Общ устройствен план
ПИ	Поземлен имот
ПУП-ПП	Подробен устройствен план – Парцеларен план
ПУП-ПРЗ	Подробен устройствен план – План за регулация и застрояване
ПУРБ	План за управление на речните басейни
ПУРН	План за управление на риска от наводнения
РЗИ	Регионална здравна инспекция
РЗПРН	Район със значителен потенциален риск от наводнения
РИОСВ	Регионална инспекция по околна среда и води
СКОС	Стандарт за качество на околната среда
СОЗ	Санитарно-охранителна зона
УПИ	Урегулиран поземлен имот
ХТС	Хидротехническо съоръжение

ВЪВЕДЕНИЕ

Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ (ДППИ) е Възложител на Генерален план за пристанищен терминал „Видин-център“, част от пристанище за обществен транспорт Видин.

Генералният план се изготвя в изпълнение на разпоредбите на чл. 112а от *Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България* (ЗМПВВПРБ), и с него се определят концепциите за дългосрочно развитие на територията и акваторията на пристанищния терминал. Изработването на плана е разрешено със съвместна Заповед № РД-08-283/05.06.2023 г. на министъра на транспорта и съобщенията и РД-02-14-605/01.06.2023 г. на министъра на регионалното развитие и благоустройството

В изпълнение на изискванията на нормативната уредба по околна среда (и в частност – глава шеста на *Закона за опазване на околната среда* (ЗООС), Възложителят е уведомил компетентния орган по околна среда – министърът на околната среда и водите за разработвания проект на Генерален план, и е проведена указаната процедура по преценяване на необходимостта от извършване на екологична оценка (ЕО), чрез която се съвместява и процедурата по оценка за съвместимост (ОС) с предмета и целите на опазване на защитените зони от екологичната мрежа „Натура 2000“. В резултат на процедурата, от министъра на околната среда и водите е постановено **Решение № ЕО-9/2024 г.** за преценяване на необходимостта от извършване на ЕО, с характер „**да се извърши ЕО**“ (*публикувано на адрес: <https://www.moew.government.bg/bg/reshenie-eo-9-2024-g-za-proekt-na-generalen-plan-na-pristanisten-terminal-vidin-centur-chast-ot-pristaniste-za-obstestven-transport-vidin/>*).

Настоящото Задание за определяне на обхвата и съдържанието на Доклада за екологична оценка (ДЕО) на Генералния план е изготвено съобразно разпоредбите на чл.19а от *Наредбата за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми* (Наредбата за ЕО), при отразяване на изискванията към обхвата на екологичната оценка, поставени в Решение № ЕО-9/2024 г.

Съгласно чл. 19, ал. 1, ал. 3 и ал. 4 от *Наредбата за ЕО*, през различните фази на подготовка на проекта на Генералния план и ЕО, Възложителят – ДППИ, **провежда консултации** с обществеността, заинтересованите органи и трети лица, които има вероятност да бъдат засегнати от изменението на плана, **по схема**, изготвена като отделен документ – схемата се предоставя за консултации на компетентния орган по околна среда, заедно със Заданието за определяне на обхвата на ДЕО.

Съгласно чл. 19а, т.1, 2 и 3 от *Наредбата за ЕО* Заданието за определяне на обхвата и съдържанието на ДЕО **се предоставя за консултации на:**

- Министъра на околната среда и водите;
- Министерство на здравеопазването;
- Басейнова дирекция „Дунавски район“, с център Плевен (БД ДР);
- Регионална инспекция по околна среда и води (РИОСВ) – Монтана;
- Регионална здравна инспекция – Видин;
- „Водоснабдяване и канализация – Видин“ ЕООД;
- Община Видин.

Получените в резултат на консултациите по Заданието становища ще бъдат съобразени при изготвяне на ДЕО, като начинът им на отразяване и мотивите за това ще бъдат описани в подробна справка, част от ДЕО.

1. ОПИСАНИЕ НА СЪДЪРЖАНИЕТО И ОСНОВНИТЕ ЦЕЛИ НА ГЕНЕРАЛНИЯ ПЛАН И ВРЪЗКА С ДРУГИ ПЛАНОВЕ И ПРОГРАМИ

1.1. Териториален обхват на Генералния план

Пристанищен терминал „Видин-център“ е разположен в централната градска част на десния бряг по течението на р. Дунав от речен км 789.900 до км 791.300, като е съществуващ специализиран пътнически терминал.

Териториалният обхват на Генерален план за пристанищен терминал „Видин-център“, част от пристанище за обществен транспорт Видин включва пристанищна територия и пристанищна акватория:

- **пристанищна територия:** включва 6 поземлени имота – *Таблица 1.1-1 и Фиг. 1.1-1:*

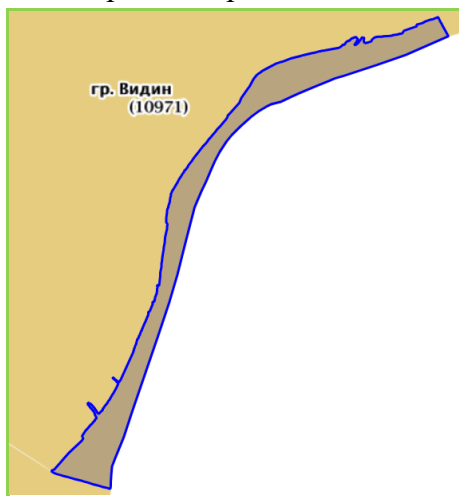
Таблица 1.1-1. Поземлени имоти в обхвата на пристанищната територия на пристанищен терминал „Видин-център“

Идентификатор	Площ на имота /m ² /	Собственост/ Акт за собственост	Вид територия	Начин на трайно ползване (НТП)
10971.501.412	6 330	Акт № 2781/12.09.2011 г. за публична държавна собственост	Урбанизирана	За водностопанско, хидромелиоративно съоръжение
10971.502.204	9 932	Акт № 2783/12.09.2011 г. за публична държавна собственост	Урбанизирана	За пристанище
10971.502.839	13 320	Акт № 2782/12.09.2011 г. за публична държавна собственост	Урбанизирана	За водностопанско, хидромелиоративно съоръжение
10971.502.917	262	Акт № 3368/11.03.2020 г. за публична държавна собственост	Урбанизирана	За търговски обект, комплекс
10971.502.918	1 107	Акт № 3369/11.03.2020 г. за публична държавна собственост	Урбанизирана	Ниско застрояване
10971.502.916	12	Акт № 3309/04.04.2019 г. за публична държавна собственост	Урбанизирана	За електроенергийно производство
Общо: 6 бр. имоти	30 963	-	-	-



Фиг. 1.1-1 Поземлени имоти в обхвата на пристанищната територия на пристанищен терминал „Видин-център“

- **пристанищна акватория** – оперативната акватория, зоните за подхождане и маневриране са р. Дунав, като попадат в обхвата на поземлен имот с идентификатор 10971.307.1 – държавна публична собственост, с вид територия: територия, заета от води и водни обекти, НТП: Гранична река, с обща площ 4 047 972 m².



Фиг. 1.1-2 Местоположение на ПИ с идентификатор 10971.307.1, в който се намира пристанищната акватория (в т.ч. оперативна акватория, зони за подхождане и маневриране) на пристанищен терминал „Видин-център“

1.2. Съществуващи обекти, съоръжения и инфраструктура на пристанищен терминал „Видин-център“

Пристанищен терминал „Видин-център“ е съществуващ специализиран Пътнически терминал, предназначен за обслужване на пътници, престой и снабдяване на кораби. Съгласно Удостоверение за регистрация на пристанище №14010/12.10.2005г. пристанищен оператор е „Пристанище Видин“ ЕООД.

1.2.1. Пристанищна територия

Пристанищната територия на терминала в обхвата на разгледаните по-горе шест поземлени имота включва изградената пристанищна инфраструктура – сгради и съоръжения.

Кейова стена и корабни места

Налична е съществуваща **кейова стена**, изградена от зидан камък, с дължина 1 440 m. По цялата дължина на кейовата стена е изградено предпазно съоръжение за защита от наводнения при високо водно ниво на р. Дунав. В периода 2014-2016 г. е изпълнен проект за стабилизиране на петата на кейовата стена с укрепващи конструкции. По протежение на кейовата стена са изградени гнезда за понтонни пристани със съответните стълбища и опорен блок за монтиране на преходните мостове. Разположението на гнездата за понтоните на кейовата стена на пристанищен терминал Видин – център е следното:

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

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

Пристанищният терминал е с планирани и обособени **8 (осем) корабни места**, като от тях действащи (напълно оборудвани и в експлоатация) са само 3 (№ 4, 5 и 6). Състоянието на корабните места към момента е описано в **Таблица 1.2.1-1**:

Таблица 1.2.1-1 Описание на корабните места на пристанищен терминал „Видин-център“

Корабно място/км	Понтон	Ел. табло	Водопровод	В експлоатация	Описание
№1 /790.000 км./	Няма	да	да	НЕ, не е изградено	
№ 2 /790.100 км./	Няма	да	да	НЕ, не е изградено	
№3 /790.200 км. /	Няма	да	да	НЕ, не е изградено	
№ 4 /790.300 км./	№ 4	да	да	ДА	Оборудвано с необходимите съоръжения
№5 /790.400 км./	№ 5	да	да	ДА	Оборудвано с необходимите съоръжения; с изградена нова, стоманобетонна рампа
№6 / 790 600 км /	№ 6	да	да	ДА	Оборудвано с необходимите съоръжения; с монтирана нова метална рампа и подвижна платформа-подемник за хора в неравностойно положение
№7 /790.500 км./	Няма	да	да	НЕ, не е изградено	
№8 /790,800 км/	Няма	да	да	НЕ, не е изградено	

По цялата дължина на стената, на приблизително отстояние 100 см. от горен ръб стена е изграден метален предпазен парапет, а в зоната след него е изградена тротоарна настилка с приблизителна широчина 156 см. По стената са изградени също така 28 бр. вързални устройства, които обслужват действащите към момента корабни места.

Съществуващи сгради

В ПИ 10971.502.917 е ситуирана **Оперативна сграда с трафопост** с идентификатор 10971.502.917.1 – двуетажна, монолитна конструкция, със застроена площ 87 m², публична държавна собственост. На първо ниво, в общо помещение са разположени трансформатор 320 kVa и табла ниско напрежение. Обособени са и други две помещения – склад и битова сграда за персонала (кухненско помещение), както и отделно тоалетно помещение в предверието. На втори етаж е разположено самостоятелно помещение.

В ПИ с идентификатор 10971.502.204 е ситуирана сградата на **Речната гара** с идентификатор 10971.502.204.1 – двуетажна, със застроена площ 867 m², публична общинска собственост. В момента в нея са разположени администрацията на сегашния пристанищен оператор „Пристанище Видин“ ЕООД, митническите служби, на дирекция „Речен надзор – Лом“ към Изпълнителна агенция „Морска администрация“ и др. Това, че Речната гара не е публична държавна собственост е основен проблем за качествено стопанисване на активите и ефективното ѝ използване за пристанищни услуги и дейностите на пристанищния оператор.

Към Оперативната сграда и Речната гара са изпълнени сградни ВиК отклонения от градските улични ВиК мрежи, както и електрозахранване.

Пътни подходи, паркинги, обслужващи вътрешно-пристанищни пътища

Пътният достъп до пристанищният терминал е съществуващ. Територията на пристанищния терминал граничи с парковата зона на централната част на гр. Видин, в която са обособени и съществуващи пътни и пешеходни алеи с подходяща настилка, по които се достига до крайречната ул. „Дунавска“, минаваща успоредно по дължината на пристанищния терминал. Съществуващите улици (** не са отразени адекватно в Кадастралната карта*) минават през следните общински поземлени имоти:

- Част от поземлен имот 10971.502.840, публична общинска собственост за общински селищен парк, градина, в частта му на границата с Поземлени имоти 10971.502.869 и 10971.502.871, представляваща улица-тупик на ул. „Дунавска“ между Осови Точки (ОТ) 46 и ОТ47; в частта му на границата с Поземлени имоти 10971.502.917 и 10971.502.918, представляваща улица-тупик на ул. „Дунавска“ между ОТ13 и ОТ14;
- Част от Поземлен имот 10971.502.1092, публична общинска собственост за общински селищен парк, градина, в частта му на границата с Поземлен имот 10971.502.204, представляваща улица между ОТ7001 и ОТ 7022;
- Част от Поземлен имот 10971.501.387, публична общинска собственост за общински селищен парк, градина, в частта му на границата с Поземлен имот 10971.502.1093 и 10971.502.1094, представляваща улица между ОТ7022 и ОТ 7023.

От поземлените имоти на които е разположена кейовата стена до уличната мрежа достъп има само ПИ с идентификатор 10971.502.204 и то само към сградата на Речна гара. Останалите имоти и целия кейов фронт са без регламентирана (*поради некоректно отразяване на регулационните планове и фактическото функционално използване на терените в Кадастралната карта*) възможност за достъп на автобусите извозващи пристигналите пътници към съответните вътрешни дестинации и обратно. Това налага пътниците да изминават големи разстояния (пеша и на открито) от корабните места до извозващите ги автобуси. В т.ч. това е валидно за достъпа на специализирани автомобили - пожарни автомобили и линейки.

Описаните **съществуващи улици**, по които се осъществява достъп до пристанищния терминал са показани на следващите две фигури (*извадки от Плана за регулация на Генерален план, актуализация – м. ноември, 2024 г.*):



Фиг. 1.2.1-1 Извадка от проекта на Подробен устройствен план – План за регулация на Генералния план (южна част), на която се виждат съществуващите улици за достъп до пристанищния терминал



Фиг. 1.2.1-2 Извадка от Подробен устройствен план – План за регулация на Генералния план (северна част), на която се виждат съществуващите улици за достъп до пристанищния терминал

Вътрешно-пристанищна пътна мрежа не е изградена и няма възможност за изграждане на такава поради размера и разположението на имотите.

На пристанищния терминал **няма изградена железопътна инфраструктура**, като терминалът **няма директна връзка с националната железопътна мрежа**.

Електроснабдяване

Пристанищният терминал е електроснабден от трафопост МКТП с трансформатор 10/0,4/630 kVa, разположен до оперативната сграда. Изградени са разпределителни ел. табла за корабни места, въздушно ел. захранване, кабелно ел. захранване, в т.ч. електроколонки до всички 8 корабни места.

По цялата стена, в участъка от „Речна гара“ до „Телеграф капия“ е изградена осветителна мрежа.

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

Водоснабдяване и канализация

Терминалът се захранва с питейна вода от градската водопроводна мрежа. Захранена е оперативната сграда и Речната гара. Изградени са две водопроводни отклонения с водомерни шахти, с които се захранват всички 8 корабни места, като са монтирани и пожарни хидранти, които служат за бункероване на корабите с вода.

Изградени са канализационни отклонения, заустващи формираните битово-фекални отпадъчни води в градската канализация.

Събиране и управление на отпадъци от корабите

На пристанищния терминал се прилага *План за приемане и обработване на отпадъци за пристанища Лом и Видин*, като се извършват единствено дейности по събиране и временно разделно съхранение в подходящи съдове на отпадъците от корабоплавателната дейност.

1.2.2. Пристанищна акватория

Кейовата стена на терминала отстои на около 175 m от фарватера (пътят за плавателните съдове). В района, фарватерът има достатъчна ширина, позволяваща безопасно разминаване на най-големите разчетни плаващи състави.

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

В участъка на терминала не е въведен специален режим на корабоплаване. Подходът, приставането и отплаването на корабите се извършват съгласно приложимите правила.

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

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

1.3. Основание за изготвяне на Генералния план

Генералният план се изготвя в изпълнение на разпоредбите на чл. 112а от *Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България* (ЗМПВВПРБ), и с него се определят концепциите за дългосрочно развитие на територията и акваторията на пристанищния терминал.

Изработването на плана е разрешено със съвместна Заповед № РД-08-283/05.06.2023 г. на министъра на транспорта и съобщенията и РД-02-14-605/01.06.2023 г. на министъра на регионалното развитие и благоустройството

1.4. Основни цели и предвиждания на Генералния план

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

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

1.4.1. Цели на Генералния план

Генералният план за развитие на пристанището е необходимата устройствена основа за изграждането, разширяването и развитието на всяко пристанище за обществен транспорт. С него се определят концепциите за дългосрочно развитие на съответната територия и акватория.

Целта на Генералния план е осигуряване на устройствени възможности за осъществяване на инвестиционните намерения на българската държава в пристанищна инфраструктура (активи) – публична държавна собственост (министърът на транспорта и съобщенията чрез ДППИ), и на държавния пристанищен оператор с оглед - подобряване на условията за обработка на пътничопотока от пасажери, създаване на възможности за нови корабни места, като и цялостно повишаване на капацитета на пристанището.

Задача на проекта на Генерален план е въз основа на извършеното техническо и технологично обследване на съществуващото положение на пристанището за обществен транспорт и инфраструктурния му капацитет да се аргументират възможностите за бъдещо развитие и да се предложат обосновани решения в съответствие с изискванията на ЗМПВВПРБ и на *Наредба № 10 за обхвата и съдържанието, изработването, одобряването и изменението на генералните планове на пристанищата за обществен транспорт.*

Генерални цели:

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

Конкретните цели:

1. привличането на частни инвестиции за поддържане и развитие на пристанищната инфраструктура и подобряване на обслужването на пътници;
2. създаване на условия за нарастване на броя на обслужените пътници и преди всичко на круизните пътници с цел развитие на туризма;
3. осъществяване на екологични мероприятия – система за събиране на отпадъци от корабите¹;
4. повишаване нивото на безопасност и сигурност;
5. създаване на условия за по ефективно използване на пристанищните съоръжения чрез разширяване на обхвата и обема на услугите.

¹ Пристанищният терминал е със съществуваща, внедрена система за събиране на отпадъци от корабите

1.4.2. Предвиждания на Генералния план

Генералният план на пристанище за обществен транспорт се изработва и одобрява като **план за регулация и застрояване за пристанищната територия и парцеларен план за пристанищната акватория.**

С него не се предвиждат конкретни инвестиционни предложения, а се дава единствено устройствената основа и възможност за развитие на пристанищната територия (функционално зонироване и концепция за развитие на територията) и на пристанищната акватория (определят се размерите/площите на оперативната акватория, зоните за подхождане и маневриране и навигационните условия)

Предвижданията на Генералния план са изцяло съобразени с анализа на съществуващата пристанищна инфраструктура, обекти и съоръжения и с местоположението на пристанищен терминал „Видин-център“, който съставлява част от крайбрежната/крайречна зона на гр. Видин. В тази връзка планирането и проектирането съобразяват и разглеждат развитието на пристанищния терминал като част от крайбрежната/крайречна зона на града, предоставяща възможност за отдих и рекреация на населението и посетителите/туристите. С Генералния план се залага на изпълнение на **единна крайречна зона**, чрез подобряване на характеристиката на пристанището и разграничаване на тази зона от другите градски зони. Това ще се постигне чрез максимизиране на използването на акваторията и заобикалящата я среда при гарантиране на високо качество на живот на местното население и устойчиво развитие на туризма. Решенията се базират на стандартизирана оценка на качествени индикатори за крайречната зона (включващи критерии и за качество на живот и здравословна околна среда), представена подробно в проекта на Генералния план.

Въз основа на анализа и оценката на качествените индикатори е установено, че към момента по бреговата линия в района няма много публични специализирани яхтени зони, отговарящи на нормативните и функционални изисквания, а предимно яхти и лодки, ползващи малки пристани. Наличен е интерес към увеличаване на броя яхти и лодки. Районът на терминала и гр. Видин като цяло предлага съществуващи зелено парково пространство, хотели, спортни съоръжения, жилища, културни ценности и обекти, пряк достъп до центъра на града, връзки с обществен транспорт, свободен достъп на пешеходци, налични паркинги зад крайречната зона.

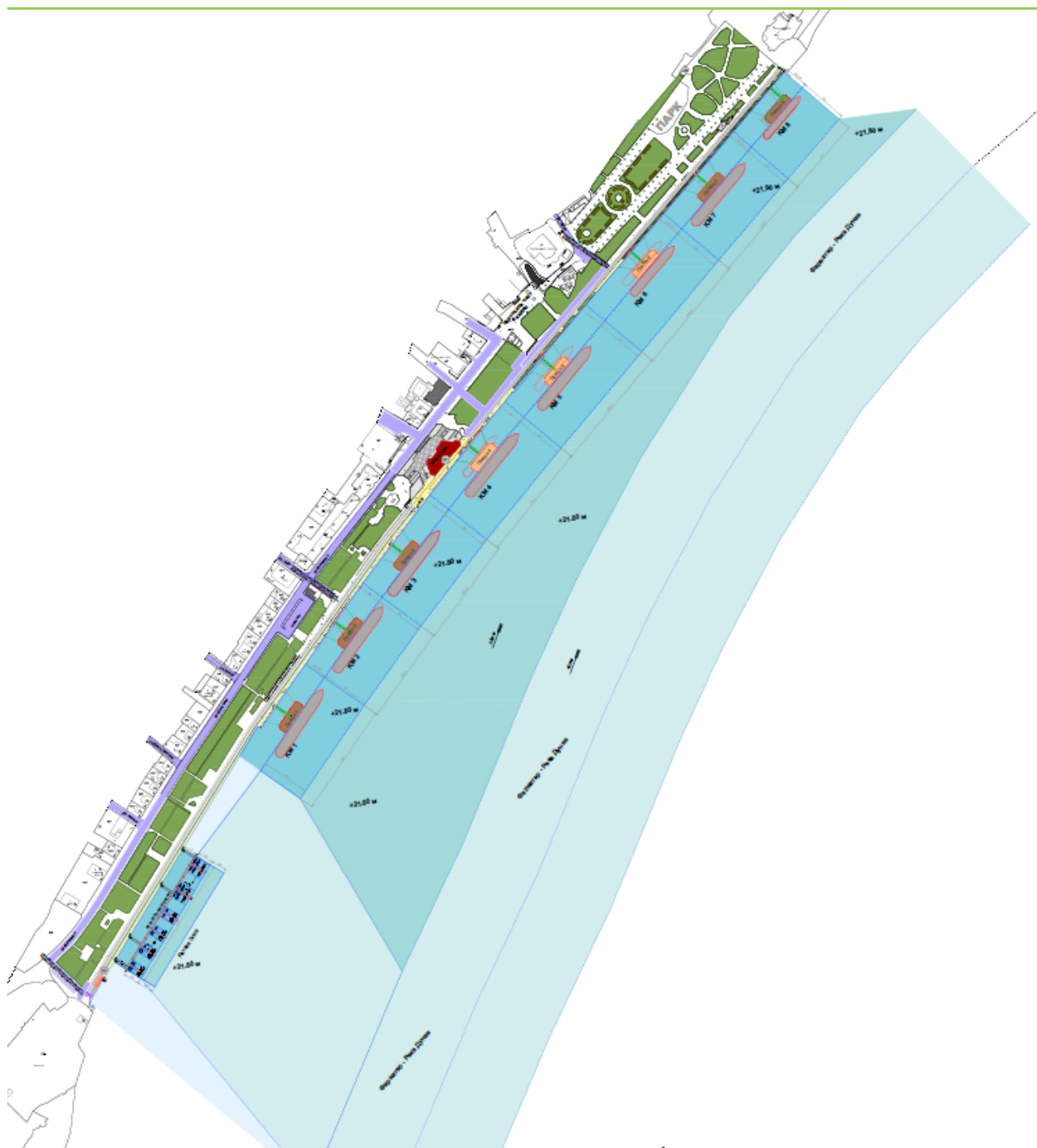
Чрез подобряване на смесеното предназначение на тази зона може да се генерират рентабилност и постоянни приходи, повишаване на стандарта на живот на гражданите и гостите на града.

Прогнозите за корабо-посещения и обработени пътници на пристанищния терминал са представени в **Таблица 1.4.2-1**:

Таблица 1.4.2-1 Прогнози за корабо-посещения и обработени пътници

Година	Средно 2015-2022 г.	2023	2024	2025	2030	2035	2040	2045	2050	2055	2057
Бр. корабни посещения	288	322	361	404	712	1 222	2 059	3 024	3 696	3 981	4 102
Бр. пътници	36241	40 590	45 460	50 916	89 731	153 938	259 395	380 973	465 643	501 630	516 791

Общата схема на Генералния план е показана на **Фиг. 1.4.2-1:**





Фиг. 1.4.2-1 Ситуационен план/Обща схема на Генералния план на пристанищен терминал „Видин-център“

Разчетните кораби за всяко корабно място, в т.ч. за яхтените стоянки, са показани в **Таблица 1.4.2-2:**

Таблица 1.4.2-2 Разчетните кораби за всяко корабно място, в т.ч. за яхтените стоянки (L-дължина, B-ширина, D-дълбочина/максимално газене)

Корабно място/Яхтена стоянка	Предназначение	Разчетни параметри
Корабни места № № 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7	пътници	L=135м, B=22.0м, D=2.40м
Корабно място № 8	пътници	L=110м, B=13.0м, D=2.40м
Яхтени стоянки	лодки и яхти	L=3 до 20 м, 50 до 85 бр.

Видно от схемата на **Фиг. 1.4.2-1**, с Генералния план на територията на пристанище Видин-център се обособяват **две зони:**

1. Пътнически терминал Видин-център с 8 корабни места и речна гара

Зоната е съществуваща, като се предвижда нейното развитие, включително оборудване на недействащите към момента 5 от 8 корабни места с нови плаващи понтони.

Генералният план предоставя възможност за **реновация/реконструкция на Речната гара** с цел нейното оптимизиране за предлагане на допълнителни възможности за бизнес и дейности, когато на терминала няма круизен кораб.

Пристигащите круизни туристи ще бъдат насочени от Речната гара по крайречната зона до центъра на града, яхтената зона, като това ще стимулира и развитието на нови туристически и търговски дейности в района.

Предоставя се и възможност за изграждане на туристическа инфраструктура и търговски съоръжения/преместваеми обекти на входа, където туристите навлизат в крайбрежната зона.

2. Яхтена зона

Яхтената зона е изцяло ново предвиждане на Генералния план за крайречната зона в обхвата на терминала.

Повишаването стандарта на живот, както на жителите на гр. Видин, така и на гостите на града – от България или чужбина, води неизбежно до засилване тенденцията за увеличение на индивидуалния яхтен туризъм и развитие на водните спортове. И при двете тенденции това е обвързано с осигуряване на места за временно (дневно) или постоянно (сезонно) приставане на лодки / яхти и малки кораби, съгласно терминологията в речното плаване. За определяне на територията и акваторията на яхтената зона е изследван потенциала за развитие на яхтинга в страната и района, в т.ч. са съобразени наличните прогнози за търсене на кейови места за яхти/лодки – **Таблица 1.4.2-3:**

Таблица 1.4.2-3 Прогнозно търсене на кейови места в Яхтената зона

Година	2025	2030
Туристически яхти	2	4
Частни яхти/лодки	15	30
Кейови места за посетители	2	4
Кейови места за площадки/чартъри/продажби	1	2
ОБЩО	20	40

Това определя двуетапно реализиране на яхтената зона (на първи етап 20 места, и на втори – 40 с възможност за увеличение в бъдеще), като поради различната собственост и използване на съответните яхти може да има разделение в плана на яхтената зона като се предвиди комбинация от места за лодки и яхти.

За осигуряване на възможност за развитие на яхтения туризъм и водните спортове, е предвидено разполагането на плаващи съоръжения (видовете понтони ще бъдат конкретизирани на следващ етап на проектиране) 50-85 бр. лодкостоянки в най-южната част на пристанище Видин – център. Съоръженията ще бъдат монтажностойки за да бъдат изваждани в зимния период и да не бъдат изложени на риск от повреда при ледоход или други екстремни събития по р. Дунав. Кейовите места/лодкостоянките ще са лесни за пешеходен и автомобилен достъп. Ще се предвиди рампа (пешеходен мостик), свързващ сушата и плаващия понтон с ширина 2,0 m и максимален наклон 12%, позволяващ безопасно преминаване на пътниците и превозваните товари. Точното проектно решение на рампата също е предмет на следващ етап на проектиране. За контролиране на достъпа се препоръчва изграждане на ограда между рампата и кея.

Точното процентно разположение на малки и големи яхти следва да бъде направено на етап идеен и технически проект. По протежение на новата крайречна зона не са запазени

места за наземно съхранение на яхти, обслужване и поддръжка, както и подедни съоръжения. Предвижда се изваждането на яхти и лодки да е на слип (рампа) извън яхтената зона.

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

- *Питейна вода и водомери* – в Генералния план са посочени изискванията за изводи за водоснабдяване според големината на яхтите;
- *Електроснабдяване и електромери* – в Генералния план са посочени изискванията за електричество в яхтената зона;
- *Височина: 50-100 см;*
- *Разстояние между колонките на плаващи понтони: през 20 метра по 1 колона;*
- *Разстояние между колонките за средиземноморско акостиране: една колона на всяко кейово място.*

Възможността, необходимостта и начина на електро и водоснабдяване трябва да се анализира по време на следващите етапи на проектиране с оглед на изваждането на понтоните на сушата през летните месеци. Точките и мрежите за електро и водоснабдяване трябва да гъвкави и да имат възможността лесно да се местят и изваждат за зимния период.

Задължително е предвиждането на противопожарни системи – пожарни хидранти, пожарогасители и пожаро-известители и аларми. Посочена е възможността за осигуряване на усилватели за Wi-Fi и кабелна връзка за интернет в колонките на кейовите места.

Непосредствено до яхтената зона се предвижда **офис** към яхтената зона с **яхтен клуб, санитарни помещения, тоалетни и души** (*означена като нова сграда с номер 2 на Фиг. 1.4.2-1*). Това може да бъде малка масивна сграда или тип мобилни офиси, като конкретното решение не е предмет на Генералния план.

За яхтената зона е необходим паркинг (единствено за собственици на яхти, персонал на яхтената зона и туристически персонал), като той може да бъде до самата яхтена зона в имот на пристанищния терминал, или на съседен общински имот.

Съобразно изискванията за паркиране (за частни яхти: 1 паркоместо за 2 кейови места; за туристически яхти / чартърни яхти: 1 паркоместо на яхта; паркинг за посетители: няма) следва да бъдат осигурени следните **нови паркоместа**:

Таблица 1.4.2-4 Необходими паркови места за яхтената зона

Година	2025	2030
Изисквания за паркиране	12 бр. паркоместа	24 бр. паркоместа
Изисквания за площ	360 m ²	720 m ²

С проекта на Генерален план се приема, че зоните за обслужване и поддръжка на яхтите и останалите спомагателни съоръжения ще бъдат предлагани извън обекта/извън границите на пристанищния терминал. Разграничението между съоръжения на обекта и съоръжения извън обекта е представено по-долу:

Таблица 1.4.2-5 Разграничение между съоръжения на обекта и съоръжения извън обекта

На обекта	Извън обекта
Водоснабдяване;	Закрит склад
Електроснабдяване;	Открит склад;
Доставка на гориво;	Работилница /Ремонтни съоръжения;

На обекта	Извън обекта
Товаро-разтоварна рампа/хелинг; *Офис сграда (малка) (вкл. малък склад, Яхт клуб, кафе / ресторант, санитарни възли – тоалетна и баня); Паркинг *Предвижда се горната сграда и помещения да са малки и могат да бъдат както от масивни конструкции, така и преместваеми от тип контейнер	Ремонт/доставка на двигатели; Подемник за плавателни съдове; Боядисване на яхти; Дърводелски услуги; Електроника; Изработка/поправка на платна Почистване на яхти; Паркинг

В Генералния план са описани изискванията за **електро и водоснабдяване, включително за противопожарните системи за яхтената зона.**

Общото необходимото *електроснабдяване* е 540 kVA за 40 връзки/яхти. Вземайки предвид реалистичния фактор на едновременност от 0.7, максималното потребление на електричество, което следва да бъде подавано от брега се прогнозира да е 378 MVA.

За *водоснабдяване* се монтират кранове и маркучи за всяко кейово място, като прогнозното количество вода е 100 l на лице на ден. Общото дневно потребление на вода за денонощие се очаква да е 4000-8000 l.

Пожарогасителните системи включват пожарни хидранти с работно налягане, вариращи от 415 до 1380 kPa (60-200 ps), пожарогасители и пожаро-известители и аларми. Сухи щрангове, които използват прием на вода директно от басейна на яхтената зона са друга система, която обикновено се разполага сред съоръженията в яхтените пристанища. Сухите щрангови системи са оборудвани със стандартни фитинги и се активират от камион с помпа на сушата. Друга система за пожарогасене, използвана в яхтените пристанища са количките с вграден пожарогасителен модул, включващ самозасмукваща помпа за високо налягане, противопожарни маркучи и пяна и водоизточник.

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

Извадка от схемата на Генералния план с яхтената зона е показана на **Фиг. 1.4.2-2** (легендата е същата като на **Фиг. 1.4.2-1**):



Фиг. 1.2.4-2 Яхтена зона

Освен двете зони, Генералният план, като трети основен и изискуем функционален елемент, дава и изискващото се решение за **мобилен транспортно-комуникационен подход, свързан с безопасността и здравето на пътниците**, а именно – осигуряване на безпрепятствен достъп на специализирана автомобилна медицинска и пожарна техника до обектите и съоръженията на пристанищния терминал. Генералният план на Пристанище Видин-център обозначава 4 основни автомобилни/автобусни пътни подхода (съществуващи):

- **Подход 1:** Подход в от улица "Дунавска" до Речна гара в продължение на ул. "Еделвайс". Този подход е предназначен както за пешеходци идващи от центъра на града, ЖП и Авто гарата, така и за автомобили и автобуси обслужващи пътническия терминал.
- **Подход 2:** Подход в от улица "Дунавска" - продължение на ул. "Бдин". Този подход е предназначен както за пешеходци идващи от центъра на града, железопътната и автогарата, така и за автомобилен транспортно-комуникационен подход, свързан с безопасността и здравето (при спешни случаи).
- **Подход 3:** Подход в от улица "Дунавска" - продължение на ул. "Лом". Този подход е предназначен както за пешеходци идващи от града, и за автомобилен транспортно-комуникационен подход, свързан с безопасността и здравето (при спешни случаи). Тук е осигурено и обществено паркиране за леки автомобили в имот по регулация, отреден за паркинг и изпълнен на място като такъв.

- **Подход 4:** Подход в от улица "Дунавска" до Колодрума в южната част на обекта. Този подход е предназначен както за пешеходци, идващи от града, така за автомобилен достъп до яхтената зона, в която е предвиден локален паркинг за няколко автомобила.

Крайречната алея на крайречната зона е съществуваща, като тя ще бъде основно достъпна за пешеходци и велосипедисти и ще бъде свързана към града и в посока на ресторанти, магазини, хотели, музей, пътническият терминал, кейови места за пътнически кораби, яхти и други търговски съоръжения.

Предвидено е и изпълнение на *подходящо озеленяване* на свободните от застрояване площи на пристанищния терминал. Запазва се съществуващата вертикална планировка.

1.4.3. Подобен устройствен план – План за регулация и застрояване

С ПУП-ПРЗ, и конкретно – с частта „План за регулация“ от съществуващите имоти в обхвата на територията на пристанищния терминал се образуват нови Урегулирани поземлени имоти (УПИ), както следва:

1. УПИ LXXX-412, кв. 518 с предназначение „за брегозащитни съоръжения, пристан. и обслужващи дейности“;
2. УПИ LXXXI-204, кв. 518 с предназначение „за пристанищни, обществени и обслужващи дейности, трафопост и брегозащитни съоръжения“;
3. УПИ LXXXII-918, кв. 518 с предназначение „за брегозащитни съоръжения, пристан. и обслужващи дейности“;
4. УПИ I-916,917 с предназначение „за трафопост и обслужване“;
5. УПИ LXXXIII-839, кв. 518 с предназначение „за брегозащитни съоръжения, пристан. и обслужващи дейности“

по имотните граници на съответните поземлени имоти, с изключение на частта от поземлен имот с идентификатор 10971.502.917, попадаща в улична регулация.

При обособяването на новите УПИ се променят регулационните граници на УПИ I „за трафопост и обслужване“, УПИ II „за крайречен парк и обслужване“ и УПИ III „защитно съоръжение“ от кв. 518.

За обособяването на УПИ LXXXII-918 и УПИ I-916,917 по имотните граници съответно на поземлени имоти с идентификатори 10971.502.918 и 10971.502.917, 10971.502.916 се налага промяната на уличната регулация на улица от О.Т. 20 до О.Т. 21 от кв. 518.

Лицето към улица на новообразувания УПИ е предвидено да се осигури по действаща улична регулация, с което е спазено изискването на чл. 14, ал. 3, т. 1 и ал. 4 от Закона за устройство на територията.

Предназначението на новообразуваните УПИ е в съответствие с предвижданията на действащия ОУП на гр. Видин.

В Частта „План за Застрояване“ се обособяват две основни зони, които също са в съответствие с действащия ОУП на гр. Видин, предвид че в него е обозначен пристанищния терминал, а с плановете не се предвижда засягане на нови територии. В едната зона, тази на сградата на Речна гара в УПИ LXXXI-204, кв. 518 с предназначение „за пристанищни, обществени и обслужващи дейности, трафопост и брегозащитни съоръжения“ се дава

възможност за разширение и допълване на съществуващото застрояване с цел постигане на максимална удовлетвореност както на гражданите на гр. Видин, така и на гостите на града, пристигнали тук с туристическа или бизнес цел, основно с речен, но и със сухопътен транспорт. За тази зона се спазват показателите на зона „Оо“ (за обществено обслужване), а именно: Плътност 60%, Кинт=3.0, височина до 20 м и минимално озеленяване 30%, единично застрояване.

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

В останалите, описани по-горе УПИ, се допуска застрояване единствено с функции, съобразно предназначението на УПИ - „за брегозащитни съоръжения, пристанищни и обслужващи дейности“, като показателите се определят с визата за проектиране за всеки конкретен случай. Описаната зона е „Ти“.

1.4.4. Парцеларен план на пристанищната акватория

В пристанищната акватория на зоната на Пътническият терминал не се предвиждат нови стационарни хидротехнически съоръжения (ХТС). Предвиждат се единствено нови плаващи ХТС – понтони за корабни места № 1, 2, 3, 7, 8, и се допуска реконструкция или подмяна на понтоните на действащи корабни места № 4, 5 и 6. Съоръженията в акваторията на Яхтената зона, съгласно описаното по-горе, също са плаващи понтонни такива. Понтоните не оказват и няма да оказват влияние на движението на водата, както и не са предпоставка за покачване на нивата на р. Дунав или да предизвикват допълнителни опасности от наводнения.

Акваторията на пристанището/пристанищния терминал 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, като се определя в съответствие с изискванията на *Наредба № 10 за обхвата и съдържанието, изработването, одобряването и изменението на генералните планове на пристанищата за обществен транспорт.*

В следващата таблица са посочени заложените параметри на **оперативната акватория** на корабните места спрямо разчетните кораби:

Таблица 1.4.4-1 Корабни места – оперативна акватория и разчетни кораби

Кейово Място – Акватория				Разчетен кораб		
№	Дължина, м	Широчина, м	Дълбочина, м	Дължина, м	Широчин, м	Максимално газене, м
№ 1	140	60	2.50	135	22	2,40
№ 2	121.2	60	2.50	135	22	2,40
№ 3	134.7	60	2.50	135	22	2,40
№ 4	146.1	60	2.50	135	22	2,40
№ 5	155.7	60	2.50	135	22	2,40
№ 6	148.5	60	2.50	135	22	2,40
№ 7	132.7	60	2.50	135	22	2,40
№ 8	97	40	2.50	90	13	2,40
Яхтена Зона	165	30	3.20	3 до 20 м	4.0	2.70

Корабните места и оперативната им акватория са разположени в една линия и при приставане на по-дълги кораби, те могат да застават в съседна оперативна акватория.

Дълбочината на водата в яхтената зона се проектира предимно за максималното газене на моторни яхти от 2.70 m, тъй като не се очакват ветроходни яхти/лодки по река Дунав.

Зоната за маневриране не се променя съществено спрямо съществуващото състояние, но с Парцеларния план се определя формално по съвременните нормативни изисквания при съобразяване на съществуващите и новите корабни/кейови места. Проектната кота на зоната за маневриране пред корабните места е с достатъчна дълбочина, която е по-голяма от дълбочината в оперативната акватория. Подсигурена е зона за маневриране пред всяко корабно място, като за маневриране се използва и плавателния фарватер на река Дунав. В зоната за маневриране може да се впише обръщателен кръг с диаметър 250 m. Подсигурен е зона за маневриране с обръщателен кръг пред яхтената зона зоната с диаметър от 20 m. Реално зоната за подхождане пред яхтената зона може да се използва и за маневриране.

Зоната за подхождане съвпада с фарватера на р. Дунав, който служи за подхождане и маневриране към терминала, поради което няма допълнително определена зона за подхождане. Подхождането към терминала става чрез отклонение от фарватера пред всяко корабно място, маневриране в маневрената зона и приставане на корабното място.

В пристанищната акватория няма необходимост от извършване на дейности по драгиране.

Зоните за маневриране и подхождане на пристанищния терминал не се използват от кораби, посещаващи други терминали или пристанища.

По отношение на **навигационните условия** в пристанищната акватория, те се запазват както в момента - подходът на корабите от към река Дунав, приставането и отплаването в/от Пристанищния терминал се извършва съгласно правилата за плаване по река Дунав, Задължителните правила за българските пристанища на река Дунав и Разпорежданията на Капитана на пристанище Лом. В района фарватерът има достатъчна ширина, която позволява безопасното разминаване на най-големите разчетни състави плаващи по долното течение на Дунав.

В записката на Генералния план са представени координатните регистри на акваториите на пътническия терминал и на акваторията на яхтената зона – визуализирани върху Google Earth на **Фиг. 1.4.4-1** и **Фиг. 1.4.4-2**:



Фиг. 1.4.4-1 Акватория на Пътнически терминал



Фиг. 1.4.4-2 Акватория на Яхтена зона

В следващите две таблици са описани площите на акваторията, определени с Генералния план:

Таблица 1.4.4-2 Площ на Акваторията - Общо

Терминал „Видин-център“ - Акватория		Площ м ²
1	Оперативна Акватория:	103,353
2	Зона за Маневриране	122,610
3	Зона за Подхождане	84,095

ОБЩО: 310,058

Таблица 1.4.4-3 Площ на Акватория по корабни места

Зони на акваторията по Корабни места- Площ [м2]			
Корабни места	Оперативна	Маневрена	Подходяване
КМ 1	12,644	38,288	-
КМ 2	10,895	10,200	-
КМ 3	12,160	18,546	-
КМ 4	13,232	15,832	-
КМ 5	14,109	12,574	-
КМ 6	13,348	8,952	-
КМ 7	11,856	7,127	-
КМ 8	8,674	7,791	-
Яхтена Зона	6,435	3,300	84,095
ОБЩО [м2]	103,353	122,610	84,095
ОБЩО [м2]	310,058		

1.5. Връзка с други съотносими планове, програми и стратегии

Генералният план за пристанищен терминал „Видин-център“ има връзка със следните планове, програми и стратегии на местно, регионално, национално и международно ниво (*списъкът може да бъде разширен в Доклада за ЕО, при наличие на други относими документи*):

А. На местно/общинско ниво:

- Общ устройствен план на гр. Видин;
- План за интегрирано развитие на Община Видин за периода 2021-2027 г.;
- Годишна програма за развитието на туризма в Община Видин през 2024 г.;
- Дългосрочна и краткосрочна програма за насърчаване използването на възобновяеми енергийни източници, алтернативни енергийни източници и потреблението на биогорива и на други възобновяеми горива в транспорта за община Видин за периода 2016-2025 година и План за действие;
- Програма за енергийна ефективност в община Видин за периода 2016-2025 г.

Б. На областно и регионално ниво:

- Интегрирана териториална стратегия за развитие на Северозападен регион за планиране от ниво 2 за периода 2021-2027 г.;
- План за управление на речните басейни (ПУРБ) в Дунавски район район за периода 2016-2021 г. и проект на ПУРБ за периода 2022-2027 г.;
- План за управление на риска от наводнения (ПУРН) в Дунавски район за периода 2022-2027 г.;
- План за защита при бедствия в област Видин.

В. На национално ниво:

- Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.;

- Общ генерален план за транспорта;
- Национална стратегия за околна среда 2021-2030 г.;
- Национална програма за контрол на замърсяването на въздуха 2020-2030 г.;
- Национален план за управление на отпадъците за периода 2021-2028 г.;
- Стратегия за преход към кръгова икономика на Република България за периода 2022-2027 г.;
- Национална програма за опазване, устойчиво ползване и възстановяване функциите на почвите (2020-2030 г.);
- Национална стратегия за адаптация към изменението на климата и План за действие до 2030 г.;
- Дългосрочна стратегия за смекчаване на изменението на климата до 2050 г. на Република България;

Г. На международно ниво

- Стратегията на ЕС за Дунавския регион;
- Обща програма на Европейския съюз за действие за околна среда до 2030 г. (Осма програма за действие на ЕС за околната среда до 2030 г.);
- Европейска Зелена Сделка (Европейски зелен пакт);
- Програмата за устойчиво развитие за периода до 2030 г. на Организацията на обединените нации „Да преобразим света“.

В Доклада за ЕО ще бъде направен анализ на връзката на посочените стратегии, планове и програми (като е възможно добавяне и на други) с проекта на Генерален план, включително за наличието/отсъствието на противоречия между тях.

2. АСПЕКТИ НА ТЕКУЩОТО СЪСТОЯНИЕ НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ЕВЕНТУАЛНО РАЗВИТИЕ БЕЗ ПРИЛАГАНЕТО НА ПУП-ПРЗ

2.1. Текущо състояние на околната среда

Текущото състояние на околната среда в района на териториите, предмет на Генералния план, ще бъде разгледано, анализирано и оценено в Доклада за ЕО по отношение на всеки компонент и фактор на средата, в т.ч. по отношение на населението и човешкото здраве – здравно-хигиенните аспекти. За целта на настоящото Задание е представена само основна/резюмирана информация за състоянието на околната среда.

2.1.1. Климатична характеристика и изменение на климата

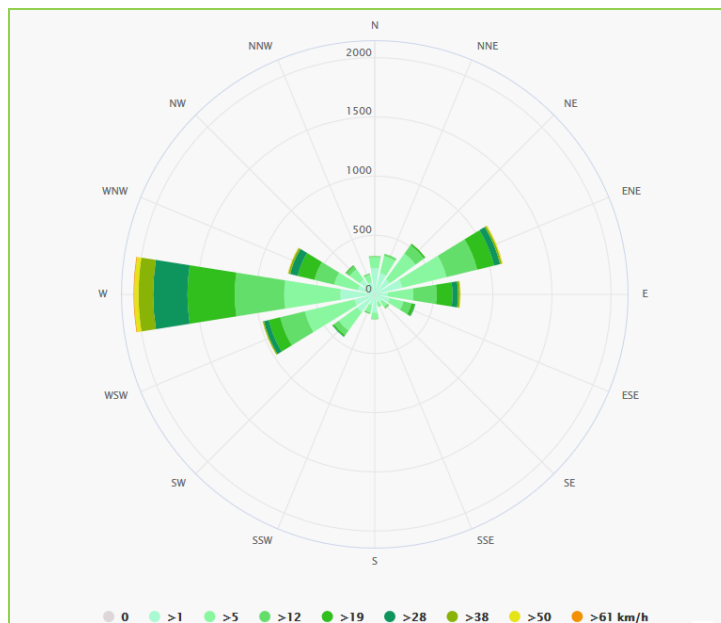
Територията на община Видин попада в умерено-континенталната климатична подобласт на Европейско-континенталната климатична област. Равнинният релеф и широката отвореност на Дунавската равнина от североизток улесняват през пролетта, лятото и есента достъпа на валежни въздушни маси от запад и северозапад. През зимата Дунавската област попада под влиянието на сибирския антициклон, който обуславя появата на студени въздушни маси. Тези особености определят континенталния характер на климата.

Средногодишната температура на въздуха е 11,1°C. Средните температури на най-студения месец - януари, са -1,9°C. Най-ниските максимални температури през зимата при

антициклонално време и снежна покривка достигат до 20-25°C под нулата, а в много студени зимни и до -30°C. В нормални зими снежната покривка не надвишава 15-30 см. През зимата около 50 дни има снежна покривка.

Режимът на валежите е с подчертан континентален характер, като общата валежна сума е 583 mm. Влажността на въздуха е с най-ниски стойности през летните месеци, а през зимния период достига 81-90%.

Характеристиката на Видинската низина и равнинният терен способстват за развитието на ветрове, които обикновено имат западна и северозападна посока, по-рядко източна и в много малко случаи северна или южна посока.



Фиг. 2.1.1-1 Роза на вятъра, гр. Видин

По отношение на **изменението на климата**, районът попада в категорията потенциално уязвима с условия на атмосферно засушаване през зимата и пролетта вследствие пространственото разпределение на зимните и пролетните валежи и значително уязвима през есента.

Очаква се повишен риск от почвено засушаване - повишение в честотата на случване, интензивността и степента на въздействие на почвеното засушаване.

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

Климатичните условия, в т.ч. последиците от изменението на климата не налагат ограничения по отношение на предвижданията на Генералния план.

2.1.2. Качество на атмосферния въздух

Община Видин попада в Район за оценка и управление на качеството на атмосферния въздух (РОУКАВ), в който нива на един или няколко замърсители превишават установените норми. Общината прилага Програма за намаляване нивата на фини прахови частици с размер до 10 μ (ФПЧ₁₀) и за достигане на утвърдените норми.

Мониторингът на качеството на атмосферния въздух в гр. Видин се осъществява от автоматична измервателна станция – Видин 2 (АИС-Видин 2). Пунктът е градски фонен, контролираните замърсители са **ФПЧ₁₀** и **серен диоксид (SO₂)**.

Замърсяването на въздуха в гр. Видин с **ФПЧ₁₀** е със сезонен характер, като основна причина е преобладаващото ползване на твърди горива за отопление в битовия сектор през есенно-зимния сезон. Приносът на промишлеността и автомобилния транспорт е с многократно по-нисък дял. За 2023 г. (съгл. Регионален доклад за състоянието на околната среда през 2023 г. на РИОСВ-Монтана) средногодишната стойност на ФПЧ₁₀ е 30,63 µg/Nm³, под нормативно определената. Броят на регистрираните превишения на средноденонощната концентрация са 33 броя, или 9,6% от общия брой 342 анализирани проби. След корекция на данните с приноса на прахови частици в атмосферния въздух, причинен от природни източници, броят на превишенията на средноденонощните норми е 30 бр. Намалването на броя на превишенията и на средногодишните концентрации (µg/Nm³) през последните години (41,3 за 2019 г., 38,7 за 2020 г., 34,9 за 2021 г., 32,4 за 2022 г., 30,6 за 2023 г.) свидетелства за подобряване на качеството на атмосферния въздух в гр. Видин.

За **серен диоксид** през 2023 г. не са отчетени превишения на нормите (максимално еднократна и средноденонощна пределно допустими концентрации). Най-високите регистрирани максимална еднократна и средноденонощна концентрации в пункт АИС – Видин 2 са съответно 84,06 µg/m³ (при ПДК м.е от 350 µg/m³) и 31,90 µg/m³ (при ПДК ср.дн от 125 µg/m³).

Качеството на въздуха не поставя ограничения към реализиране на предвижданията на Генералния план, като предвид разположението на пристанищния терминал в централната градска зона, в Доклада за ЕО ще бъде направена подробна оценка на възможното въздействие на предвижданията на плана върху качеството на атмосферния в района.

2.1.3. Води

Територията на пристанищен терминал „Видин-център“, попада в границите на територията на Басейнова дирекция Дунавски район (БДДР).

А. Повърхностни води

Съгласно действащия към настоящия момент *План за управление на речните басейни в Източноромански район (ПУРБ в ДР) 2016-2021 г.*, пристанищния терминал попада в обхвата повърхностно водно тяло с код **BG1DU000R001 – Река Дунав от границата при Ново село до границата при Силистра**. Водното тяло е трансгранична река, силно модифицирано, с умерен екологичен потенциал и не достигащо добро химично състояние.

Съгласно Анализа на състоянието на повърхностните водни тела, разположени на територията на Дунавски район за басейново управление за 2023 г., водното тяло е в умерено състояние по физикохимични показатели. В два от пунктовете за мониторинг (р. Дунав преди вливане на р. Искър при с. Байкал и р. Дунав при гр. Свищов) са измерени превишени концентрации по показатели общ фосфор и ортофосфати. Тъй като в районите на пунктовете с превишения са разположени обработваеми земи, вероятна причина за високите концентрации е използването на торове. По останалите физикохимични

показатели изчислените средногодишни стойности отговарят на изискванията за отлично/добро състояние. Веществата и елементите от групата на специфичните замърсители отговарят на нормите за добро състояние. В отделните пунктове се установяват единично измерени стойности над стандартите за качество на околната среда (СКОС) по показател алуминий, но те не оказват влияние на крайната оценка на водното тяло. През 2023 г. е планиран и извършен хидробиологичен мониторинг на пункта на р. Дунав при гр. Ново село (десен бряг) и р. Дунав при гр. Силистра. Направена е оценка на потенциала според показателите фитопланктон, макрозообентос и риби. Според резултатите тези пунктове на р. Дунав отговаря на изискванията за добър потенциал. Не са установени концентрации приоритетни вещества над СКОС през 2023 г.

Съгласно проекта на ПУРБ 2022-2027 г., изготвената оценка за повърхностното водно тяло е за умерен екологичен потенциал (с отклонение по показатели: Макрозообентос и риби) и недостигащо добро химично състояние (отклонение от СКОС по показатели в биота: Бромирани дифенилетири и Живак). Недостигането на добро химично състояние се дължи на отклонения от СКОС на приоритетните вещества бромирани дифенил етери и живак, които са установени в матрица биота. Двете вещества са от групата на токсични, устойчиви и биоаккумулятивни вещества, така наречените повсеместно разпространени замърсители. От направеният анализ може да се обобщи, че в периода на действие на ПУРБ 2016-2021 г. екологичния потенциал и химичното състояние на повърхностното водно тяло на река Дунав остават непроменени.

Настоящата пристанищна дейност на терминала няма отношение към констатираните отклонения от СКОС.

Б. Подземни води

Имотите в обхвата на пристанищния терминал попадат в обхвата на три подземни водни тела, както следва:

- ***Порови води в Кватернера – Видинска низина, с код BG1G0000QAL002*** – съгласно ПУРБ 2016-2021 г. водното тяло е оценено в лошо химично състояние, като съгласно проекта на ПУРБ 2022-2027 г. то е в добро химично състояние. Резултатите от мониторинга през 2023 г. и в двата пункта (при гр. Видин и с. Новоселци) показват съответствие със стандартите за качество на подземни води за всички анализирани показатели;
- ***Порови води в Неогена – Ломско-Плевенска депресия, с код BG1G00000N2034*** – оценено в лошо химично състояние в ПУРБ 2016-2021 г., и в добро химично състояние, но в химически риск поради значително превишение на концентрациите на нитратни йони в проекта на ПУРБ 2022-2027 г. Резултатите от мониторинга през 2023 г. показват еднократни превишения на концентрацията на нитрати в два от пунктовете, като средногодишната стойност на показателя не превишава нормите за качество на подземни води;
- ***Карстови води в Ломско-Плевенската депресия, с код BG1G000N1BP036*** – в ПУРБ 2016-2021 г., потвърдено от оценката в проекта на ПУРБ 2022-2027 г. водното тяло е оценено в добро химично състояние. Анализът от резултатите от проведения през 2023 г. мониторинг показва съответствие със стандартите за качество за подземни води.

В. Зони за защита на водите съгласно чл.119а, ал.1 от Закона за водите и санитарно-охранителни зони (СОЗ)

Пристанищният терминал попада в:

- зони за защита на питейните води – всички подземни водни тела са определени като такива зони;
- чувствителна зона BGCSARI03;
- зона за стопански ценни видове риби.

Пристанищният терминал **не попада в СОЗ**, определени по реда на Наредба № 3 за условията и реда за проучване, проектиране, утвърждаване и експлоатация на санитарно-охранителните зони около водоизточниците и съоръженията за питейно-битово водоснабдяване и около водоизточниците на минерални води, използвани за лечебни, профилактични, питейни и хигиенни нужди. В това число, територията на пристанищния терминал **не попада и в буферна зона – 1000 m на водоизточници за питейно-битово водоснабдяване без определена СОЗ.**

Г. Риск от наводнения

Пристанищният терминал **попада в район със значителен потенциален риск от наводнения (РЗПРН) с код BG1_APSFR_DU_001**, като в Програмата от мерки, заложена в Плана за управление на риска от наводнения в Дунавски район за периода 2022-2027 г. няма предвидени забрани и ограничения, касаещи реализирането на Генералния план, но следва да се спазват общите мерки за района на басейново управление.

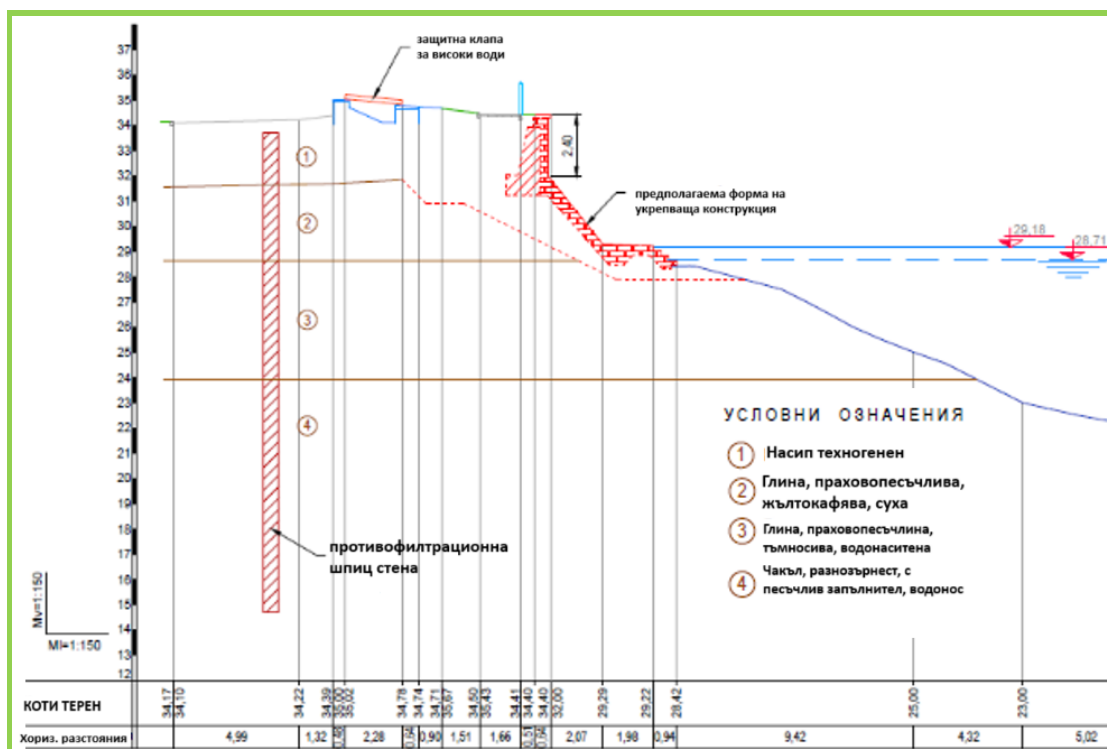
Повърхностните и подземните води, зоните за защита на водите, СОЗ и РЗПРН са определящи фактори за възможностите за развитие на пристанищния терминал.

За водните тела, санитарно-охранителните зони и зоните за защита на водите е поискана информация по реда на Закона за достъп до обществена информация от БДДР. Получената информация ще бъде съобразена при изготвянето на Доклада за ЕО.

2.1.4. Земни недра

В геоложко отношение пристанищен терминал Видин-център е разположен в заливната тераса на р. Дунав. Територията е изградена от алувиални чакълесто-песъчливи (с дебелина 12-15 m) и песъчливо-глинести (с дебелина 6-7 m) отложения на кватернера, които лежат върху плиоценски глинни. Характеризират се с висок коефициент на филтрация.

Върху имотите, формиращи кейовия фронт на терминала са изградени съоръжения, които не са активни на пристанищния терминал - предпазно съоръжение по цялата дължина на кейовата стена, служещо за защита от наводнения при високо водно ниво на р. Дунав.



Фиг. 2.1.4-1 Типов геоложки профил на почвените слоеве при кейовата стена

Не са констатирани свлачищни и ерозионни процеси на територията на терминала.

Не са констатирани значими ерозионни процеси.

Съгласно сеизмичното райониране на Република България за период от 1000 години, пристанищният терминал попада в район с интензивност на сеизмичните процеси от VII степен по скалата на Медведев-Шпонхойер-Карник с коефициент на сеизмичност $K_s=0,10$. Теренът се определя като благоприятен за строеж в сеизмично отношение.

В териториалният обхват на имотите, както и в близост до тях няма доказани запаси на подземни природни богатства.

Геоложките особености на района, в т.ч. сеизмичност, се съобразяват при изготвянето на Генералния план.

2.1.5. Почви и земеползване

За района на пристанищния терминал са характерни алувиално-ливадни почви, заемани речните тераси, формирани, върху алувиални наноси. Като почвен тип те са променливи, тъй като параметрите на редица техни свойства се променят в широки граници. Като цяло са рохкави, с добра аерация, слаба лепливост, голяма водопроницаемост, средна влагемкост и слабо повърхностно изпарение. Реакцията им е слабо кисела до алкална.

Територията на пристанищния терминал от години е урбанизирана, с изпълнено строителство на обекти, съоръжения и инфраструктура. Свободните от застрояване площи са озеленени, като почвите в тях също са антропогенно повлияни.

Съгласно последните годишни Регионални доклади за състоянието на околната среда през 2023 г. на РИОСВ-Монтана, почвите са в добро екологично състояние по

отношение на запасеност с биогенни елементи, съдържание на тежки метали и металоиди и устойчиви органични замърсители.

По отношение на **земеползването**, имотите предмет на Генералния план са урбанизирани от години по вид на територията, а начинът им на трайно ползване е в съответствие с дейностите на пристанищния терминал.

Състоянието на почвите и земеползването са фактори, които са съобразени при изготвянето на Генералния план.

2.1.6. Ландшафт

Според системата на регионалните таксономични единици при ландшафтното райониране на България (П. Петров, География на България 1997 г.), районът на пристанищния терминал попада в Севернобългарската зонална област на Дунавската равнина, Северна Дунавскоравнинна подобласт, Видински район.

Ландшафтът в района е антропогенен, с концентрация на техногенни елементи в обхвата на пристанищния терминал. В съседство терминалът граничи с паркова зона, жилищни зони, които също се характеризират с антропогенен ландшафт с различна степен на деградация, без наличие на естествени природни ландшафти.

Ландшафтните особености се съобразяват при изготвяне на Генералния план.

2.1.7. Биологично разнообразие

Съгласно *Биогеографското райониране на България* (по Груев, 1994 г.) районът на пристанищния терминал попада в Севернобългарски район, Дунавски подрайон. Севернобългарският район се характеризира с млада биота, която се е разпространявала и развивала в него през кватернера. Палеоендемични и терциерни реликти тук почти липсват (известни са няколко само в Предбалкана).

Според зоогеографското райониране на Република България (по Георгиев, 1980 г.) територията на пристанищния терминал попада в обхвата на Дунавския район на Евросибирската подобласт.

Остатъци от някогашните горски формации, съставени предимно от благун (*Quercus frainetto*), цер (*Quercus cerris*), вергилиев дъб (*Quercus virgiliana*), летен дъб (*Quercus robur*) и др., се откриват само по бреговете на реките.

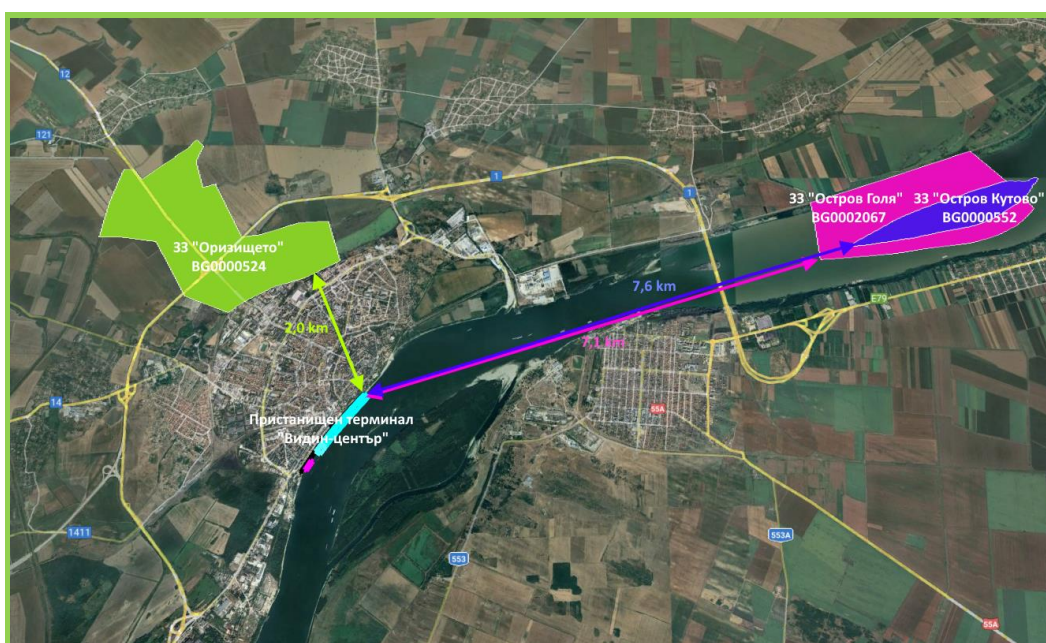
В Дунавския район повечето видове от фауната са евросибирски или европейски. Сред останалите преобладават видове с холарктично и палеарктично разпространение. Пример в това отношение са паяците, сред които почти липсват средиземноморски видове. Континенталният климат обуславя по-голямо разнообразие на земноводните, докато влечугите са по-бедно представени.

На територията на пристанищния терминал няма съхранена естествена растителност, теренът е усвоен от години за дейностите, свързани с експлоатацията на Пътническият терминал.

2.1.8. Защитени зони и защитени територии

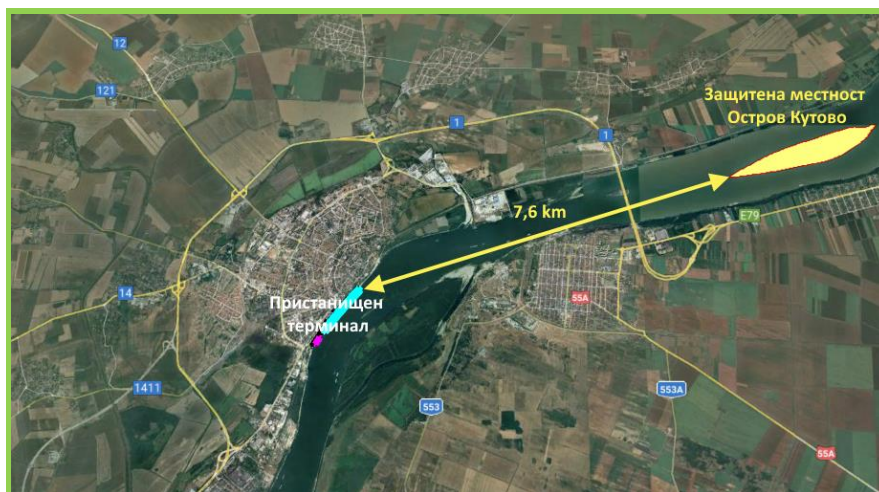
Пристанищен терминал „Видин-център“, в т.ч. територията и акваторията му, **не попадат в обхвата, нито в близост до защитени зони (ЗЗ)** от екологичната мрежа „Натура 2000“. Най-близките защитени зони са както следва (показани на **Фиг. 2.1-8-1**):

- **ЗЗ ВГ0000524 „Оризището“** за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна – най-близката граница на терминала отстои на около **2,0 km** от границите на защитената зона;
- **ЗЗ ВГ0002067 „Остров Голя“** за опазване на дивите птици - най-близката граница на терминала отстои на около **7,1 km** от границите на защитената зона
- **ЗЗ ВГ0000552 „Остров Кутово“** за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна - най-близката граница на терминала отстои на около **7,6 km** от границите на защитената зона.



Фиг. 2.8.1-1 Местоположение на пристанищния терминал спрямо най-близките защитени зони

Имотите на терминала и неговата акватория **не засягат защитени територии** по смисъла на *Закона за защитените територии*. Най-близко разположената защитена територия е Защитена местност „Остров Кутово“, отстояща на **7,6 km** от пристанищния терминал – **Фиг. 2.8.1-2**:



Фиг. 2.8.1-2 Местоположение на пристанищния терминал спрямо най-близката защитена територия

2.1.9. Културно наследство

Районът на гр. Видин е богат на културно-исторически обекти, което е съобразено в проекта на Генералния план, в т.ч. като потенциал за развитие на терминала като пътнически и за привличане на туристи в града.

В границите на имотите на пристанищния терминал до момента няма установени и регистрирани културни, в т.ч. археологически ценности.

2.1.10. Материални активи

Като дългосрочни материални активи на територията на пристанищен терминал „Видин-център“ са земите и акваторията/имотите, върху които е разположена пристанищната територия и акватория, и съществуващите към момента обекти, съоръжения и инфраструктура, описани подробно по-горе към т. 1.2.

Съществуващите материални активи в имотите, предмет на Генералния план, са съобразени при изготвянето му.

2.1.11. Вредни физични фактори

По отношение на шума:

РИОСВ – Монтана осъществява контрол на шума, излъчван от промишлени инсталации и съоръжения според разпоредбите на Закона за защита на шума в околната среда по утвърден график, съгласно методиката за ”Определяне на общата звукова мощност, излъчвана в околната среда от промишлено предприятие и определяне на нивото на шума в мястото на въздействие“. Съгласно Регионалния доклад за състояние на околната среда през 2023 г. на инспекцията, не са установени превишения на законоустановените гранични стойности на шум в околната среда от промишлени източници.

РЗИ-Видин, като част от Националната система за мониторинг на шума в урбанизираните територии, участва в провеждането на ежегодни наблюдения, анализ, оценка и контрол на транспортното шумово натоварване. На територията на гр. Видин РЗИ-Видин извършва постоянен мониторинг на уличен транспортен шум на 15 пункта. Съгласно Доклада с анализ и оценка на шумовото натоварване в град Видин за 2023 г. на РЗИ-Видин превишения на допустимите нива се отчитат в 13 контролни пункта, като преобладаващи

са нивата в диапазона 63-67 dB(A). Влошената акустична обстановка се дължи на непрекъснато нарастващия трафик на моторни превозни средства, неудачни градоустройствени решения, недобрата шумозащита и др.

Съгласно Регионалния доклад за състояние на околната среда през 2023 г. на РИОСВ-Монтана, средногодишната стойност на мощността на амбиентната еквивалентна доза на **радиационния** гама фон за 2023 г. в локална мониторингова станция Видин е 0,101 $\mu\text{Sv/h}$. Не са регистрирани наднормени концентрации на естествени и техногенни радионуклиди в набраните проби за радиологичен мониторинг на въздуха, почвите и повърхностните води.

Данните от последния публикуван Доклад с анализ на резултатите от мониторинга и контрола на нейонизиращите лъчения, като фактор на жизнената среда и на обектите, източници на **нейонизиращи лъчения** в област Видин за 2022 г., РЗИ-Видин показват, че превишения на нормата за района на гр. Видин не са установени.

От вредните физични фактори основно значение за Генералния план има влошената акустична обстановка в гр. Видин, дължаща се на транспортния шум. В тази връзка в Доклада за ЕО ще бъде направена подробна оценка на възможното въздействие на предвижданията на Генералния план върху акустичната обстановка в района на пристанищния терминал, а именно – централната градска част на гр. Видин.

2.1.12. Отпадъци

На територията на пристанищен терминал „Видин-център“ се прилага План за приемане и обработване на отпадъци за пристанища Лом и Видин, като се извършват единствено дейности по събиране и временно разделно съхранение в подходящи съдове на отпадъците от корабоплавателната дейност.

Не са установени проблеми по отношение на управлението на отпадъците.

2.1.13. Опасни химични вещества и риск от големи аварии

Съществуващият пристанищен терминал „Видин-център“ представлява специализиран пътнически терминал. На територията му не се извършват дейности с опасни химични вещества и обектът не представлява предприятие с рисков потенциал от възникване на голяма авария по смисъла на раздел I на глава Седма от ЗООС.

Най-близкото съществуващо предприятие, класифицирано с рисков потенциал от възникване на голяма авария е *Петролен терминал на „ОМВ България“ ООД* - Склад за дизел, който се доставя, съхранява и продава на клиенти и бензиностанции. Предприятието е класифицирано с нисък рисков потенциал от възникване на голяма авария, ситуирано е в Южна промишлена зона на гр. Видин и отстои на около **1,5 km** от пристанищен терминал „Видин-център“ – *Фиг. 2.1.13-1*, което изключва вероятността при евентуална голяма авария да бъдат засегнати обекти на територията на терминала.



Фиг. 2.1.13-1 Местоположение на най-близкото предприятие с рисков потенциал от възникване на голяма авария с опасни химични вещества до обекти на пристанищен терминал „Видин-център“

2.1.14. Здравно-хигиенни аспекти на средата

Пристанищен терминал „Видин-център“ е с централно местоположение в гр. Видин, като граничи с парковата зона на града, централната градска част, както и с жилищни сгради, което обуславя наличието на значителен брой обекти, подлежащи на здравна защита в близост до терминала, и от там - възможни рискове за човешкото здраве в резултат на реализирането на Генералния план. В допълнение, анализите в предходните подточки на т. 2.1 по-горе показват наличие на влошени здравно-хигиенни аспекти на средата - повишени нива на транспортен шум, превишения на средноденонощните концентрации за ФПЧ₁₀, е необходима подробна оценка на рисковете и възможното въздействие на Генералния план върху населението и човешкото здраве. Тази оценка ще бъде извършена в Доклада за ЕО.

Поискана е информация по реда на Закона за достъп до обществена информация от РЗИ-Видин (за здравно-демографски показатели в района), като същата ще бъде използвана при анализите и оценките в Доклада за ЕО.

2.2. Евентуално развитие на околната среда без прилагането на Генералния план

Въз основа на подробната характеристика на аспектите на околната среда в т. 2.1, която ще бъде направена в ДЕО, в т.2.2. на доклада ще бъде извършен анализ на евентуално развитие на аспектите на околната среда, в т.ч. по отношение на човешкото здраве, без прилагането на предвижданията на Генералния план. По този начин ще бъде оценено въздействието на „нулевата алтернатива“, т.е. отказ от реализиране на плана.

3. ХАРАКТЕРИСТИКИ НА ОКОЛНАТА СРЕДА ЗА ТЕРИТОРИИ, КОИТО ВЕРОЯТНО ЩЕ БЪДАТ ЗНАЧИТЕЛНО ЗАСЕГНАТИ

Въз основа на характеристиката на аспектите на околната среда към момента (която ще бъде направена в т. 2 на ДЕО), както и на предвижданията на проекта на Генералния план, в тази точка ще бъде обърнато внимание на онези територии, които е възможно да бъдат най-значително засегнати от Генералния план. Ще бъдат подробно анализирани възможностите за значително въздействие върху най-близките чувствителни територии, като защитени зони от екологичната мрежа „Натура 2000“, защитените територии, съгласно ЗЗТ, обекти, подлежащи на здравна защита, санитарно-охранителни зони около водоизточници, зони за защита на водите, и др.

4. СЪЩЕСТВУВАЩИ ЕКОЛОГИЧНИ ПРОБЛЕМИ, УСТАНОВЕНО НА РАЗЛИЧНО НИВО, ИМАЩИ ОТНОШЕНИЕ КЪМ ГЕНЕРАЛНИЯ ПЛАН, ВКЛЮЧИТЕЛНО ОТНАСЯЩИ СЕ ДО РАЙОНИ С ОСОБЕНО ЕКОЛОГИЧНО ЗНАЧЕНИЕ, КАТО ЗАЩИТЕНИ ЗОНИ ПО ЗАКОНА ЗА БИОЛОГИЧНОТО РАЗНООБРАЗИЕ

В точката ще бъдат описани съществуващите екологични проблеми (в т.ч. по отношение на здравно-хигиенните аспекти на средата) в района на пристанищен терминал „Видин-център“, установени на различно ниво. Ще бъде направен анализ на връзката между екологичните проблеми и предвижданията на проекта на Генерален план, съответно – изводи дали планът може да доведе до подобряване на екологичната обстановка, влошаване/задълбочаване на съществуващи екологични проблеми и/или възникване на нови такива.

5. ЦЕЛИ НА ОПАЗВАНЕ НА ОКОЛНАТА СРЕДА НА НАЦИОНАЛНО И МЕЖДУНАРОДНО РАВНИЩЕ, ИМАЩИ ОТНОШЕНИЕ КЪМ ПУП-ПРЗ, И НАЧИНЪТ, ПО КОЙТО ТЕЗИ ЦЕЛИ И ВСИЧКИ ЕКОЛОГИЧНИ СЪОБРАЖЕНИЯ СА ВЗЕТИ ПОД ВНИМАНИЕ ПО ВРЕМЕ НА ИЗГОТВЯНЕТО НА ГЕНЕРАЛНИЯ ПЛАН

В тази точка ще бъде направен анализ на стратегиите, плановете и програмите, които поставят цели по опазване на околната среда на национално и международно (в т.ч. европейско) равнище, които имат отношение към предвижданията на Генералния план, като въз основа на анализа, ще бъдат направени изводи за начина и степента, в които тези цели и екологични съображения са взети предвид в проекта на плана.

6. ВЕРОЯТНИ ЗНАЧИТЕЛНИ ВЪЗДЕЙСТВИЯ ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА И ЧОВЕШКОТО ЗДРАВЕ

В тази точка на ДЕО ще бъде направена оценка на очакваните въздействия на Генералния план, и конкретно - на концептуалните предвиждания за развитие на териториите в обхвата на пристанищния терминал върху околната среда и човешкото

здраве, като се ползва структурата/последователността, по която са описани аспектите на околната среда и човешкото здраве в т. 2 на настоящото задание.

При оценката на вероятните значителни въздействия върху околната среда и човешкото здраве ще се вземат предвид характерът за взаимодействието и синергията между различните въздействия, а именно: вторични, кумулативни, едновременни, краткосрочни, средносрочни, дългосрочни, постоянни и временни, положителни и отрицателни последици.

В ДЕО ще се анализира и риска/възможността за възникване на трансгранично въздействие върху околната среда и здравето на хората на територията на други държави, като на настоящия етап на Задание за обхват и съдържание на ДЕО не са установени предвиждания, които биха довели до трансгранично въздействие – концептуалните решения за развитие на пристанищните територия и акватория са с локално, ограничено по обхват въздействие, в рамките на засегнатите площи. С проекта на плана не се определя рамка за развитие на бъдещи дейности с възможно мащабно териториално и акваториално въздействие и значителни неблагоприятни ефекти за околната среда, както в обхвата на пристанищния терминал, така и в съседни и по-отдалечени територии.

7. МЕРКИ ЗА ПРЕДОТВРАТЯВАНЕ, НАМАЛЯВАНЕ И ВЪЗМОЖНО НАЙ-ПЪЛНО КОМПЕНСИРАНЕ НА НЕБЛАГОПРИЯТНИТЕ ПОСЛЕДСТВИЯ ОТ ОСЪЩЕСТВЯВАНЕТО НА ГЕНЕРАЛНИЯ ПЛАН ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА

На база на резултатите от извършените в предходната точка анализи и оценки на предполагаемото въздействие върху околната среда и човешкото здраве в резултат на осъществяването на предвижданията на Генералния план, ще бъдат предложени мерки за предотвратяване, намаляване и възможно най-пълно компенсиране на неблагоприятните последици от прилагането на изменението на плана върху околната среда и човешкото здраве.

Мерките ще бъдат мотивирани, в т.ч. и по отношение на очакваните положителни резултати от прилагането им. Същите ще бъдат представени като:

- мерки за отразяване в проекта на Генералния план (при установена необходимост);
- мерки за изпълнение при прилагане на Генералния план (при установена необходимост).

При предлагането на мерките ще бъдат съобразени и получените резултати от консултациите по Заданието за обхват и съдържание и по ДЕО.

8. МОТИВИ ЗА ИЗБОР НА РАЗГЛЕДАНИТЕ АЛТЕРНАТИВИ, МЕТОДИ ЗА ИЗВЪРШВАНЕ НА ЕКОЛОГИЧНАТА ОЦЕНКИ, ВКЛЮЧИТЕЛНО ТРУДНОСТИ ПРИ СЪБИРАНЕ НА НЕОБХОДИМАТА ЗА ТОВА ИНФОРМАЦИЯ

В точката ще бъде направено описание на мотивите, в т.ч. от гледна точка на опазване на околната среда и човешкото здраве, които са довели до избора на предпочетената алтернатива за реализирането на Генералния план.

Основни **методически документи**, които ще бъдат ползвани за изготвяне на Доклада за ЕО са указания и методики за извършване на стратегическа екологична оценка, публикувани на интернет страницата на Европейска комисия и на интернет страницата на Министерство на околната среда и водите:

- Ръководство за екологична оценка на планове и програми в България, 2002 г.;
- Ръководство на Европейската комисия за прилагането на Директива 2001/42/ЕС относно оценката на последиците на някои планове и програми върху околната среда;
- Ресурсно ръководство за подпомагане прилагането на Протокола за стратегическа екологична оценка, 2011 – Икономическа комисия за европа - Организация на обединените нации;
- Ръководство за интегриране на изменението на климата и биоразнообразието в стратегическата екологична оценка (Guidance on Integrating Climate Change and Biodiversity into Strategic Environmental Assessment), 2013 г., публикувано на интернет страницата на Европейската комисия;
- Практическо ръководство за обучение по Директивите за стратегическа екологична оценка и ОВОС, изготвено от JASPERS-2013 г.

За изготвянето на Доклада за ЕО ще бъде приложен следният **методологичен подход**:

1) Запознаване на колектива експерти с документацията по проекта на Генерален план и неговите предвиждания, предоставената друга документация от Възложителя, становищата по заданието за определяне на обхвата и съдържанието на Доклада за ЕО;

2) Идентифициране и анализ на свързаните с проекта на Генералния план други планове, стратегии и програми;

3) Събиране, анализ и обработка на информация от литературни източници, както и данни от обходи на място за съществуващото състояние на околната среда в района на засегнатите от Генералния план територии по компоненти и фактори на средата;

4) Анализ на развитието на околната среда в случай на неприлагане на Генералния план (оценка на въздействието на т. нар. „нулева алтернатива“);

5) Анализ на вероятното значително засягане на територии с Генералния план;

6) Събиране, обработване и анализ на информация за съществуващите екологични проблеми на различно ниво и връзката им с Генералния план, в т.ч. възможно развитие на тези проблеми с и без реализирането на плана;

7) Анализ на степента, в която проекта на Генералния план съобразява относимите цели и мерки за опазване на околната среда, включени/идентифицирани в документи - планове, стратегии и програми на национално и международно ниво;

8) Анализ и оценка на въздействието на Генералния план върху околната среда и човешкото здраве;

9) Предлагане на мерки за предотвратяване, намаляване и ограничаване на въздействията, както и на мерки по наблюдение и контрол на въздействието на Генералния план при изпълнението/прилагането му;

10) Мотивиран избор на най-подходящата алтернатива за реализиране на Генералния план по отношение на въздействието му върху околната среда и здравето на хората;

11) Изготвяне на мотивирано заключение за реализирането на Генералния план при съобразяване на становищата, постъпили в резултат на консултациите.

Основни **нормативни актове**, които ще бъдат съобразени при изготвяне на доклада за ЕО са:

- Закон за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България и Наредба № 10 за обхвата и съдържанието, изработването, одобряването и изменението на генералните планове на пристанищата за обществен транспорт;
- Закон за устройство на територията;
- Закон за опазване на околната среда и Наредба за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми;
- Закон за биологичното разнообразие;
- Закон за управление на отпадъците;
- Закон за чистотата на атмосферния въздух;
- Закон за ограничаване изменението на климата;
- Закон за водите;
- Закон за защита на растенията;
- Закон за почвите;
- Закон за защита от шума в околната среда;
- Закон за защитените територии;
- Закон за опазване на земеделските земи и Правилник за прилагането му;
- Закон за културното наследство;
- Закон за защита при бедствия;
- Закон за горите;
- Закон за здравословни и безопасни условия на труд;
- Закон за здравето;
- Други подзаконовни нормативни актове в областта на устройство на територията, околната среда, здравословните и безопасни условия на труд.

Като **източници на информация** ще бъдат използвани:

- Статистически данни, доклади и бюлетини на РЗИ-Видин, Национален център по общественото здраве и анализи, БДДР, МОСВ, РИОСВ-Монтана, Национален статистически институт, Изпълнителна агенция по околна среда;
- Литературни източници на информация за компонентите и факторите на околната среда (климатични фактори, геология, хидрология, ландшафт, растителност, животински свят и др.);
- Информация, получена по реда на Закона за достъп до обществена информация.

Ще бъдат разгледани и **трудности** (при наличие на такива), в т.ч. техническите недостатъци и липсата на ноу-хау при набавянето на информация.

9. НЕОБХОДИМИ МЕРКИ ВЪВ ВРЪЗКА С НАБЛЮДЕНИЕТО ПО ВРЕМЕ НА ПРИЛАГАНЕТО НА ГЕНЕРАЛНИЯ ПЛАН

Съобразно резултатите и изводите от прогнозите за въздействие върху околната среда и човешкото здраве в резултат на прилагането на Генералния план, ще бъдат

предложени мерки, въз основа на които да се извършва наблюдението и контролът на въздействието върху околната среда и човешкото здраве в резултат на прилагането му. Мерките ще бъдат в подробности, съотносима с подробността на предвижданията на плана, и ще съдържат измерими индикатори (в т.ч. ще бъдат посочени източниците на информация за тяхното отчитане и измерване, периодичност на измерване, мерна единица и отговорен орган за наблюдението и контрола). Чрез проследяване на стойностите на индикаторите на етапа на прилагане на плана ще се определя наличието или липсата на значително въздействие върху околната среда и човешкото здраве и при необходимост (при установяване на негативно въздействие) ще се предприемат своевременни мерки за неговото предотвратяване.

10. ЗАКЛЮЧЕНИЕ НА ЕКОЛОГИЧНАТА ОЦЕНКА

Въз основа на резултатите от прогнозите, които ще бъдат направени в ДЕО, както и получените становища по време на процедурата по ЕО, екипът от експерти ще направи своето мотивирано заключение относно предполагаемото значително въздействие на проекта на Генералния план върху околната среда и човешкото здраве.

11. СПРАВКА ЗА РЕЗУЛТАТИТЕ ОТ ПРОВЕДЕНИТЕ КОНСУЛТАЦИИ

В точката ще бъдат описани всички получени в хода на процедурата по екологична оценка становища, както и начина им на отразяване в ДЕО и мотивите за това.

12. НЕТЕХНИЧЕСКО РЕЗЮМЕ НА ЕКОЛОГИЧНАТА ОЦЕНКА

Като отделно приложение към ДЕО ще бъде изготвено нетехническо резюме, в което ще бъде представена съкратена информация по основните раздели на ДЕО, несъдържаща технически термини, при спазване на разпоредбата на чл.17, ал.3 от Наредбата за ЕО.

13. ПРИЛОЖЕНИЯ КЪМ ДОКЛАДА ЗА ЕКОЛОГИЧНА ОЦЕНКА

Освен нормативно изискващото се нетехническо резюме, към ДЕО ще бъдат предоставени и копия на становищата, получени в резултат на консултациите в рамките на процедурата по ЕО и други приложения имащи отношение към проекта на Генерален план и процедурата по ЕО, при необходимост.

ПРИЛОЖЕНИЯ

- Проект на Генерален план на пристанищен терминал „Видин-център“, част от пристанище за обществен транспорт Видин (актуализация, м. ноември, 2024 г.)