

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН
на пристанище „ВИДИН-ЦЕНТЪР“
част от пристанище за обществен транспорт на гр.
ВИДИН



ВЪЗЛОЖИТЕЛ: ДЪРЖАВНО ПРЕДПРИЯТИЕ „ПРИСТАНИЩНА ИНФРАСТРУКТУРА”

ЕТАП: ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН

ЧАСТ: ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН

Редакция: 0

УПРАВИТЕЛ / ПРЕДСТАВИТЕЛ :

ноември 2024 г.

(арх. Николай Няголов)

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	1/133

Правата върху този документ и информацията в него са запазени. Размножаването, използването или разпространяването за трети страни без специални пълномощия е строго забранено.

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

ПРОЕКТАНТИ			
№	Име и фамилия	Част	Подпис
1.	арх. Николай Няголов	Ръководител проект	
2.	инж. Стефан Павлов	Хидротехническа	
3.	инж. Деляна Няголова	Конструктивна	
4.	инж. Стела Стефанова	Кадастър и Регулация	

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	2/133

Правата върху този документ и информацията в него са запазени. Размножаването, използването или разпространяването за трети страни без специални пълномощия е строго забранено.

СЪДЪРЖАНИЕ

СЪДЪРЖАНИЕ	3
1 ХАРАКТЕРИСТИКИ И АНАЛИЗ НА СЪЩЕСТВУВАЩОТО ПОЛОЖЕНИЕ	6
1.1 Общи положения - кратка историческа характеристика на обекта и общи цели и задачи на проекта на генерален план.....	6
1.2 Описание на териториалния обхват на плана и на обекта на проектиране	8
1.2.1 Местонахождение на Обекта, Границите и Размери на Поземлените Имоти и на Пристанищната Акватория.....	8
1.2.2 Констатации за наличие на предишни устройствени проучвания и разработки и/или на действащи устройствени планове – описание и анализ	14
1.2.3 Констатации за Режима на Собственост на Засегнатите Територии.....	15
1.2.4 Констатации, Изводи и Оценка за Състоянието на Съществуващите Сгради и Съоръжения	16
1.2.5 Съществуващи навигационни условия в пристанищната акватория	24
1.2.6 Констатации за Климатични и Метеорологични условия.....	28
1.2.7 Констатации по Извършените Геоложки и Хидроложки Проучвания	32
1.2.8 Констатации за Наличие на Геодезически Заснемания – Описание и Анализ.....	41
1.2.9 Констатации Относно Наличието на обекти на Културно-Историческото Наследство ...	42
1.2.10 Изводи, основани на анализа на съществуващото положение.....	45
1.3 Общи цели и задачи на проекта на генерален план	52
2 ОПИСАНИЕ И ОБОСНОВКА НА ПРЕДЛОЖЕНИЯТА ЗА РАЗВИТИЕ НА ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ ВИДИН – ЦЕНТЪР	55
2.1 Въведение.....	55
2.2 ЧАСТ "ТЕХНОЛОГИЧНА"	59
2.2.1 Обща оценка и принципите за проектиране на Пътнически терминал Видин-Център.....	61
2.2.1.1 Принципи за качествено развитие на туризма	61
2.2.2 Прогноза за търсене на яхтени пристанища	70
2.2.3 Функционално Зониране и Принципи при разработка на генерален план	76
2.2.4 Генерален план на пътнически терминал Видин-Център	78
2.3 ЧАСТ "КОМУНИКАЦИОННО-ТРАНСПОРТНА"	93

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	3/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

2.3.1	Вътрешната железопътна мрежа.....	93
2.3.2	Вътрешните автомобилни пътища и подходи	93
2.4	ЧАСТ "ТЕХНИЧЕСКА ИНФРАСТРУКТУРА"	94
2.4.1	Мрежи и съоръжения на електроснабдяването	94
2.4.2	Мрежи и Съоръжения на Водоснабдяване и Канализация (ВиК)	95
2.4.3	Мрежи и Съоръжения на Топлоснабдяването, Вентилацията и Климатизацията	96
2.4.4	Мрежи и съоръжения на Газоснабдяването.....	96
2.4.5	Мрежи и съоръжения на Електронните Съобщения.....	96
2.4.6	Мрежи и съоръжения за приемане и обработване на отпадъци – резултат от корабоплавателна дейност и на остатъци от корабни товари	97
2.4.7	Вертикална Планировка и Настилки	98
2.5	ЧАСТ "ХИДРОТЕХНИЧЕСКА"	99
2.5.1	Корабни места.....	103
2.6	ПАРЦЕЛАРЕН ПЛАН	112
2.6.1	Методика за определяне параметрите на пристанищната акватория.....	112
2.6.2	Местонахождение, граници и размери на поземлените имоти и пристанищна акватория 113	
2.6.2.1	Пристанищна територия	114
2.6.2.2	Пристанищна Акватория	114
2.6.2.3	Оперативна Акватория.....	115
2.6.2.4	Зона за маневриране.....	117
2.6.2.5	Зона за Подхождане	118
2.6.3	Предвидени стационарни и/или плаващи ХТС пристанищни съоръжения.....	118
2.6.4	Навигационни условия в пристанищната акватория	120
2.6.5	Необходимост от ползване на зоните за маневриране и подхождане от кораби, посещаващи други терминали на същото или други пристанища.....	121
2.6.6	Регистър с координатите на границите на акваторията и на отделните ѝ зони	121
2.6.6.1	Координати на граничните точки на акваторията.....	121
2.6.6.2	Площ на Акваторията на Пътническия терминал и Яхтената зона	123
2.7	ЧАСТ "ОБЕМНО-УСТРОЙСТВЕНО РЕШЕНИЕ НА СГРАДИТЕ И СЪОРЪЖЕНИЯТА" – АРХИТЕКТУРНА И КОНСТРУКТИВНА	124
2.8	ЧАСТ "ЕКОЛОГИЧНА"	127

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	4/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

3	ЕТАПНОСТ НА РЕАЛИЗАЦИЯТА НА ПРОЕКТА ЗА ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН	128
4	ПРАВИЛА И НОРМАТИВИ ЗА ПРИЛАГАНЕТО НА ГЕНЕРАЛНИЯ ПЛАН.....	129
4.1	ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ	129
ПРИЛОЖЕНИЯ:.....		132
ЛИТЕРАТУРА.....		133

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	5/133

Правата върху този документ и информацията в него са запазени. Размножаването, използването или разпространяването за трети страни без специални пълномощия е строго забранено.

1 ХАРАКТЕРИСТИКИ И АНАЛИЗ НА СЪЩЕСТВУВАЩОТО ПОЛОЖЕНИЕ

1.1 ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ - КРАТКА ИСТОРИЧЕСКА ХАРАКТЕРИСТИКА НА ОБЕКТА И ОБЩИ ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ НА ПРОЕКТА НА ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН

Генералният план на пристанище за обществен транспорт е устройствената 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. Те следва да се обосноват със съответните технологични и маркетингови изводи, като се съобразят с одобрената от Министерския съвет Интегрирана транспортна стратегия за периода до 2030 г., както и със съответните концепции и схеми за пространствено развитие и устройствени планове от по-висока степен. Основа на генералния план са резултатите от прединвестиционно (предварително) проучване и определя развитието на съществуващите и необходимостта от резервиране на нови територии, предназначени за извършване на пристанищни дейности и услуги, функционално ги зонира съобразно технологичното и организационното обособяване на необходимата територия на пристанището и планира режима на тяхното устройство и параметрите на застрояването им. Наред с отразяването на съществуващото положение, планът трябва да определи общата техническа инфраструктура на пристанището, съответно - развитието на комуникационно-транспортната мрежа (жп линии и пътища) и на другите мрежи и съоръжения на техническата инфраструктура на територията на пристанището. Неговите предвиждания определят терените за терминали, както и зоните за извършване на дейности по чл. 116а от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗМПВВПРБ), границите и проектните дълбочини, навигационното осигуряване на пристанищната акватория и на всяка от зоните в нея и дава обобщените параметри на зоните за бъдещи инвестиционни инициативи, както и характеристиките на съществуващите и на предвидените за изграждане съоръжения, сгради, пътни и железопътни връзки и на общите мрежи на техническата инфраструктура на територията на пристанището.

Генералният план е елемент от заявлението за инвестиционна инициатива за изграждане на ново или за разширение на съществуващо пристанище за обществен транспорт.

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	6/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

Настоящия документ представя „Генерален План“ което е трети етап от Проекта на Генерален план на „**Пристанищен терминал Видин – Център, част от пристанище за обществен транспорт Видин**“. За краткост в последващия текст, терминалът ще бъде наричан „**Видин-център**“.

Обхватът и съдържанието на Проекта за Генерален План е в съответствие с изискванията на Раздел II от Наредба № 10 от 31.03.2014 г.

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

Община Видин отстои на 240 км от София и се характеризира с много добра достъпност, като заема особено важно място в националната и европейска транспортна система. През общината преминават два европейски транспортни коридора: № 4 – Германия, Австрия, Чехия, Словакия, Унгария, Румъния /Калафат/, България /Видин/, Беломорието /Гърция, Турция/ и № 7 – по река Дунав.

Географското положение на гр. Видин от векове наред е благоприятствало развитието му като културен, търговски, транспортен и политически център. Наличието на воден път до централна Европа създава сериозни възможности за развитие на града в транспортно отношение. Още през XV-XVII век Видин става най-голямото търговско пристанище на Османската империя по Долни Дунав, а от XVIII век насетне се превръща в една от най-мощните ѝ крепости. От хилядолетия жителите на Видин са свързани с пристанищния бизнес.

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	7/133



Фигура 1: Карта на Пристанищен терминал Видин-Център

1.2 ОПИСАНИЕ НА ТЕРИТОРИАЛНИЯ ОБХВАТ НА ПЛАНА И НА ОБЕКТА НА ПРОЕКТИРАНЕ

1.2.1 Местонахождение на Обекта, Границите и Размери на Поземлените Имоти и на Пристанищната Акватория

1.2.1.1 Пристанищна Територия

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.

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

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

Кейова стена в отделните участъци е с различни по вид и размери напречни сечения. По протежението на кейовата стена са изградени гнезда за понтонни пристани със съответните стълбища и опорен блок за монтиране на преходните мостове.

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

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	8/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД



Фигура 2: Разположение на корабните места

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

- **понтон № 3 — на км. 790,200 —** предназначен за престой и снабдяване на самоходни кораби; разрешава се престой до два кораба на борд;
- **понтон № 4 - на км. 790,300 -** предназначен за престой и снабдяване на самоходни и пътнически кораби; разрешава се престой до два кораба на борд;
- **понтон № 5 - на км. 790,400 -** предназначен за престой и снабдяване на самоходни кораби; разрешава се престой до два кораба на борд;
- **понтон № 6 - на км. 790,600** предназначен за престой на малки кораби;
- **понтон № 7 — на км. 790,500** предназначен за престой и снабдяване на самоходни кораби; разрешава се престой до два кораба на борд;
- **понтон № 8 - на км. 790,800** предназначен за престой на малки кораби за учебни, спортни и туристически цели.

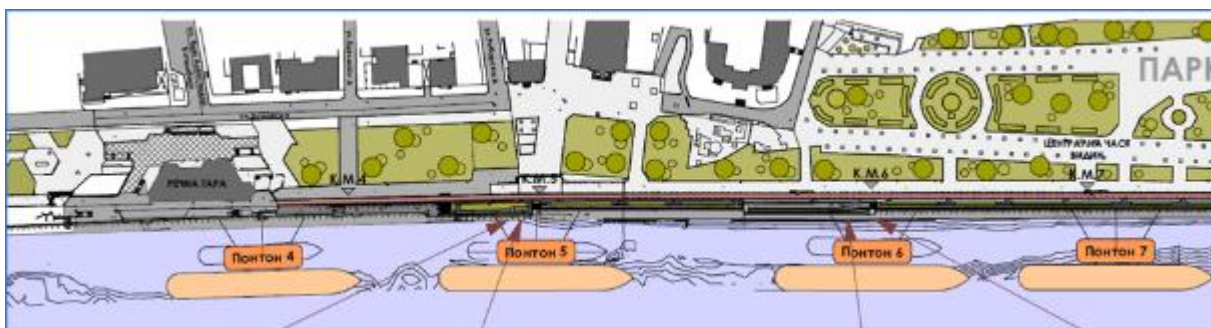
част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	9/133

Правата върху този документ и информацията в него са запазени. Размножаването, използването или разпространяването за трети страни без специални пълномощия е строго забранено.

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

Таблица 1: Корабни Места - Описание

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



Фигура 2: Ситуация на разположение на понтони от № 4 до № 7

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



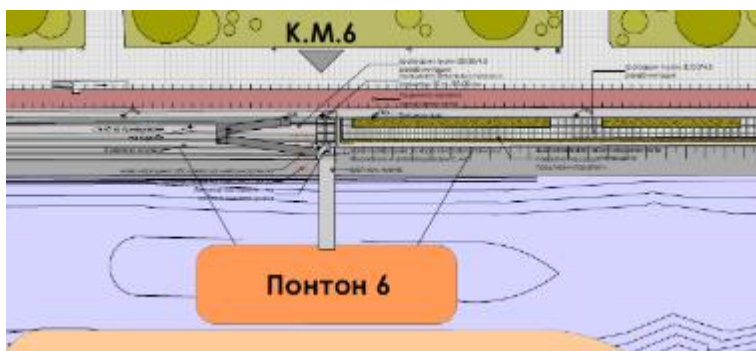
Фигура 3: План на Корабно място № 5

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	10/133

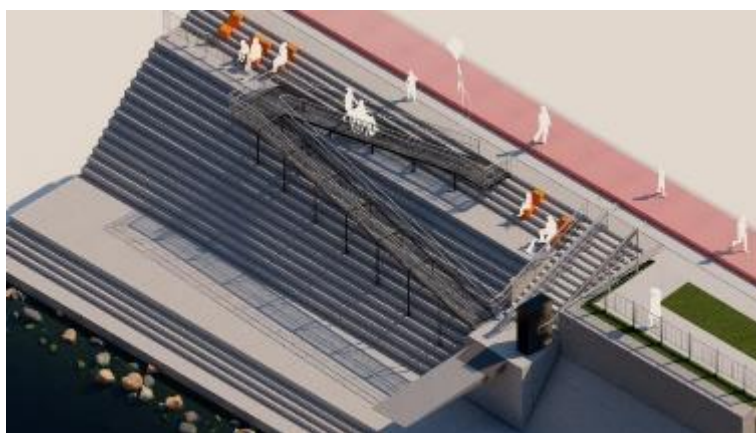
Правата върху този документ и информацията в него са запазени. Размножаването, използването или разпространяването за трети страни без специални пълномощия е строго забранено.

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

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

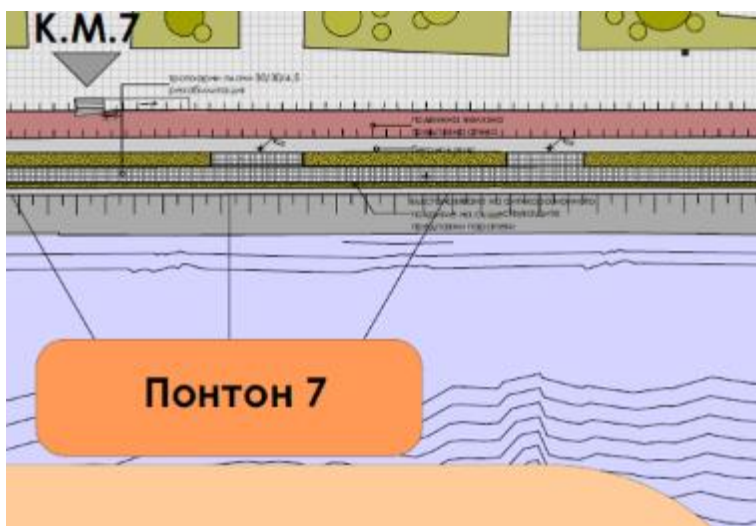


Фигура 4: План на Корабно място № 6



Фигура 5: Корабно място № 6 - метална рампа

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



Фигура 6: План на Корабно място № 7

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	11/133

Правата върху този документ и информацията в него са запазени. Размножаването, използването или разпространяването за трети страни без специални пълномощия е строго забранено.

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

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 ширина 156 см.

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

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

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

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

- **Оперативна сграда с трафопост**

Сградата е разположена в ПИ - дворно място с идентификатор 10971.502.917. Тя е публична държавна собственост съгласно АПДС № 3368/11.03.2020 г. и е заведена в активите на ДППИ с инв. САП № 2031500025.

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

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

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

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

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

- **Речна гара:**

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

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

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	12/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

1.2.1.2 Пристанищна Акватория

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

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

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

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

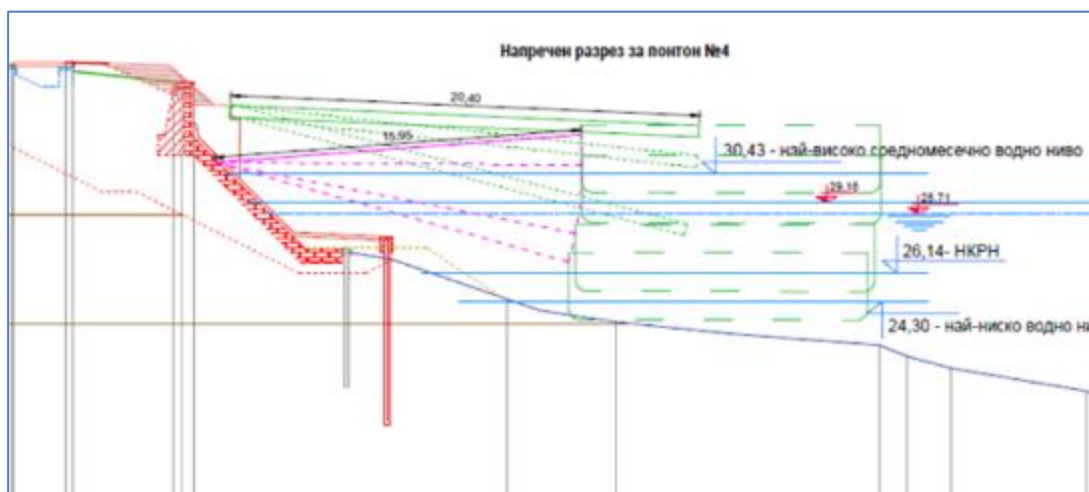
В участъка на терминал Видин - център не е въведен специален режим на корабоплаване. Подходът на корабите от към река Дунав, приставането и отплаването в/от Пристанищния терминал се извършва съгласно правилата за плаване по река Дунав, Задължителните правила за българските пристанища на река Дунав и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

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

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

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	13/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД



Фигура 7: Водни Нива – пример с корабно място № 4

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

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

През 1999 г. е изработен проект “Генерален план на “Пристанище Видин” ЕООД” в териториалния обхват на който попада и Пристанищен терминал Видин - център.

Проектът е одобрен на разширен съвет на “Пристанище Видин” ЕООД с участието на представители на Община Видин и областна управа с Протокол от 14.05.1999 г. Генералният план е одобрен от министъра на транспорта с Протокол № 9 от 21.07.1999 г.

Генералният план не е процедиран в Община Видин.

През 2000 г. е изработен Доклад по ОВОС. Одобрен е с Решение № 37-8 от 2000 г. на МОСВ и с препоръки за следващата фаза на проектиране.

Към настоящия момент е налице действащ ОУП на гр. Видин, изработен 2003 година и влязъл в сила 2004 година. В графичните материали, приложени към Генералния План, които по същество показват вариант за развитие на Пристанищния терминал, са наложени върху графиката на ОУП на Видин. Поземлените имоти, предмет на тази разработка са отбелязани в ОУП като брегоукрепителни съоръжения, което не противоречи по същество

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	14/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

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

1.2.3 Констатации за Режима на Собственост на Засегнатите Територии

Пристанищен терминал Видин-Център се състои от **пристанищна територия** и изградената върху нея **пристанищна инфраструктура**, включваща сграда и съоръжения, Пристанищният терминал - пристанищна територия и пристанищна инфраструктура е публична държавна собственост съгласно АДС (публична) № 2781/12.09.2011 г., № 2782/12.09.2011 г., № 2783/12.09.2011 г., № 3369/11.03.2020 г., № 3368/11.03.2020 г. и №3309/04.04.2019 г.

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

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

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

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

В Прединвестиционните проучвания в т. I.3. подробно са описани съответно в

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	15/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

Таблица 1: Регистър на ДМА - земя и сгради по кадастрална карта и кадастрални регистри на гр. Видин към 31.02.2022 г.,

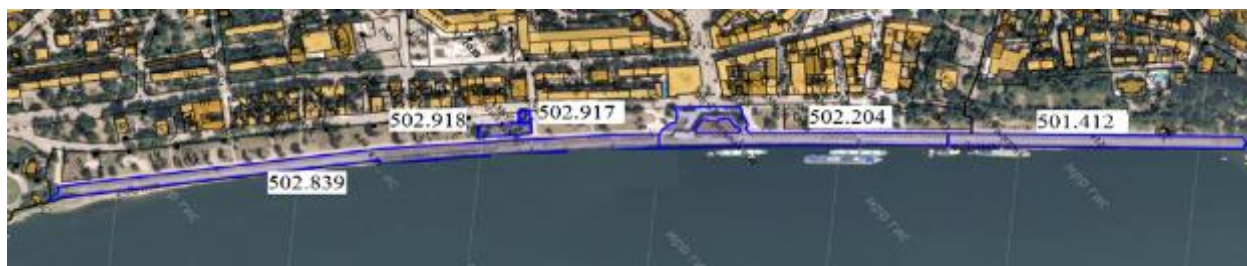
Таблица 2: Извлечение от инвентарната книга на Клон - Териториално поделение „Пристанище Лом“ на ДППИ към 31.12.2022 год.

Таблица 3: Активи на "Пристанище Видин" ЕООД

1.2.4 Констатации, Изводи и Оценка за Състоянието на Съществуващите Сгради и Съоръжения

1.2.4.1 Общи параметри на пристанищния Терминал

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



Фигура 8: Ситуационно разположение на поземлените имоти

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

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

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

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

2. Поземлен имот 10971.502.204, област Видин, община Видин, гр. Видин, п.к. 3700, кв. Централна градска част, ул. Дунавска, вид собств. Държавна публична, вид територия

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	16/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

Урбанизирана, НТП За пристанище, **площ 9932 кв. м**, стар номер 10971.307.711, 10971.510.244, 10971.307.617, 10971.501.538, 10971.501.380,

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

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

3. Поземлен имот 10971.502.839, област Видин, община Видин, гр. Видин, п.к. 3700, ж.к. "Химик", вид собств. Държавна публична, вид територия Урбанизирана, НТП За водностопанско, хидромелиоративно съоръжение, **площ 13320 кв. м**, стар номер 10971.307.711, 10971.510.244, 10971.307.617, 10971.501.538, 10971.501.380,

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

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

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

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

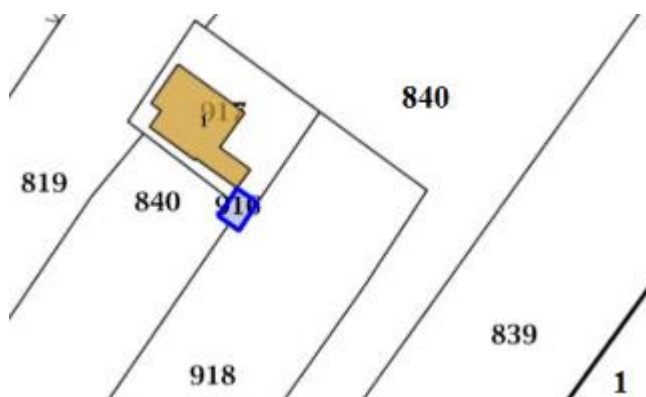
5. Поземлен имот 10971.502.918, област Видин, община Видин, гр. Видин, п.к. 3700, ул. Дунавска, вид собств. Държавна публична, вид територия Урбанизирана, НТП Ниско застрояване (до 10 m), **площ 1107 кв. м**, стар номер 10971.502.915,

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

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

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	17/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД



Фигура 10: Разположение на Поземлен имот 10971.502.916

1.2.4.2 Съществуващи Сгради

Съществуващите сгради на територията на пристанищен терминал Видин- център са следните:

- **Оперативна сграда с трафопост**

Сградата е е разположена в ПИ - дворно място с идентификатор 10971.502.917. Тя е публична държавна собственост съгласно АПДС № 3368/11.03.2020 г. и е заведена в активите на ДППИ с инв. САП № 2031500025.

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

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

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

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

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

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	18/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

• **Речна гара**

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

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

Съществуващите сгради са показани и описани в следващите фигури и таблица:

Таблица 2: Съществуващи сгради на територията на Пристанищен терминал Видин-Център

№	Наименование	Ид. № по КАИС www.kais.cadastre.bg	Година на построяване	Етажност	Застроена площ, м ²	Тип на конструкцията	Състояние на сградата	Наличие на техн. паспорт
1.	Оперативна сграда с трафопост	10971.502.917	-	2	-	масивна	-	-
2.	Речна гара	10971.502.204.1	-	2	867	масивна	-	-

* за съществуващите сгради има допълнително текстово описание в доклада от предварителното проучване

За тези сгради има подробно текстово описание в разработения анализ на пред-инвестиционното проучване. Всички сгради са свързани с електрическата, водопроводната и канализационната мрежа на пристанищния терминал, а за административните и битовите сгради съществува необходимото отопление.

1.2.4.3 Хидротехнически Съоръжения

Хидротехническите съоръжения са подробно описани в т. 1.2.1.1.

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

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

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	19/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

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

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

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

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

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

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

Таблица 3: Корабни Места - Описание

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

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	20/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

1.2.4.4 Пътни подходи, паркинги, обслужващи вътрешно-пристанищни пътища

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

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

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

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

1.2.4.5 Ж.П. коловозно развитие

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

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

1.2.4.6 Мрежи и Съоръжения за Електроснабдяване

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

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	21/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

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

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

На територията на пристанищния терминал са изградени още:

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

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

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

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

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

1.2.4.7 Мрежи и съоръжения за водоснабдяване и канализация

Терминалът се захранва с питейна вода от градската водопроводна мрежа.

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

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

Канализационните отклонения на пристанищния терминал се заустват в градската канализация.

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	22/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД**1.2.4.8 Техническа и технологична оценка**

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

- Пристанищен терминал Видин-център представлява съвкупност от територия, инфраструктура и съоръжения, които с изпълнение на тяхното функционално предназначение и организация на работа са в съответствие на действащото Удостоверение за експлоатационна годност (УЕГ).
- Пристанищната територия, сградите и съоръженията с изградената основна пристанищна инфраструктура на пристанищен терминал Видин - център са достатъчни за извършване на пристанищните услуги, свързани с основната дейност - обработката и обслужването на пътници, пътнически кораби и плавателни съдове, както и за подаване на електричество, вода, телефон и бункерование към корабите и събиране и управление на отпадъци от корабите и др.
- Наличието и голямата дължина на кейовия фронт позволяват оборудване и въвеждане в експлоатация на нови корабни места, което при разрешаване проблема с автобусния достъп до тях, ще допринесе за привличане на нови ползватели на пристанищните услуги.

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

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

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	23/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

който да отговаря на нормативните изисквания за широчина на пътя, и площадки за обръщало.

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

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

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

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

1.2.5 Съществуващи навигационни условия в пристанищната акватория

В съответствие с изготвеното в прединвестиционно проучване прогнози за структурата и характеристиките на отделните пътникопотоци и видове морско-технически допълнителни услуги и въз основа на направените технически и технологични оценки на количествените и качествени параметри на съществуващите условия в пристанищен терминал Видин-център, основните направления за развитие и модернизиране са както следва:

- **Кейов фронт и корабни места**

Изискванията относно брой и оразмеряване на корабните места са обозначени в следващата таблица:

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	24/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

Таблица 4: Изходни данни - изисквания

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

• **Пристанищна акватория**

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

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

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

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

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	25/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

наклонена кейова стена се добавя разстоянието по хоризонтала между горния ръб на кейовата стена и външния борд на плаващото хидротехническо пристанищно съоръжение, измерено при най-ниско корабоплавателно ниво.

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

• Сгради

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

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

Една от възможностите за оптимизиране на сградния фонд на пристанищния терминал е Реконструкция на съществуващата Оперативна сграда с трафопост. Сградата е била оценена като непригодна за ползване за административни нужди поради липса на целесъобразно и ефективно оразмеряване на застроените площи и обеми, което има за цел осигуряване на минимална функционална площ на едно работно място. Не е отговаряла на съвременните топлоенергийни и санитарно - хигиенни изисквания. Изцяло са липсвали тоалетни и санитарно-битови помещения на втория етаж от сградата. Липсвали са условия за достъпна среда и т.н..

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

С цел да подсигури ефективното използване на сградата през 2020 г. в изпълнение на Годишната инвестиционна програма на ДППИ от страна на Клон - ТП „Пристанище Лом“ е възложено „Изготвяне на комплексен проект за Реконструкция на „Оперативна сграда с трафопост“ - терминал Видин-център“, като основното инвестиционно намерение е пълната

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	26/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

реконструкция на сградата, с цел трансформиране на съществуващата постройка в такава, изпълняваща функциите на административна сграда. Проектът е съгласуван, одобрен от Главния архитект на Община Видин и е издадено Разрешение за строеж №19 от 05.05.2021 г.

С реализацията на инвестиционния проект е изпълнено реновиране и оптимизиране на сградния фонд на пристанищния терминал, като след цялостната реконструкция на сградата са обособени достатъчно на брой допълнителни помещения. Създадена е функционална възможност за обезпечаване на основната дейност на „Пристанище Видин“ ЕООД, така и на нуждите на ДППИ чрез:

- Обособяване на допълнителни помещения, част от които са предоставени на „Пристанище Видин“ ЕООД;
- Обезпечаване функционирането на системата за постоянно видео-наблюдение по поречието на р. Дунав на ДП „Пристанищна инфраструктура“ чрез осигуряване на пространство за инсталиране на необходимото оборудване и осигуряване на работни помещения на персонала.

В бъдеще е възможно възникване на необходимост от допълнително дострояване/реконструкция на сградата на Речната гара.

- **Търсени допълнителни ефекти и възможности от реализация на предвижданията в Генералния план:**

Напълно е възможно и е препоръчително на територията на терминала да бъдат развити допълнителни обекти, характерни за специализираните пътнически терминали – със заведения за обществено хранене, с представителства на туристически агенции, бани и тоалетни за екипажи на яхти, магазини и др. Тези дейности е възможно да бъдат развити в **нова обслужваща сграда** и в случай на необходимост и в преместваеми обекти. Решенията за конкретни бъдещи обекти ще се вземат на етап инвестиционно проектиране, като те не са предмет на Генералния план.

В контекста на настоящите експлоатационни нужди, както и бъдещото развитие на Пристанище Видин – център, следва да се обърне особено внимание на безопасността и здравето както на обслужващия персонал и екипажи на корабите, така и най-вече на хилядите пътници, пристигащи като гости на града и страната.

В повечето случаи това са граждани на западноевропейски държави, които са свикнали както на максимална удовлетвореност от предоставяните услуги, така и на

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	27/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

максимална сигурност в областта на здравеопазването и безопасността при бедствия и аварии – пожари, земетресения, наводнения и др. подобни.

Освен превенцията за не възникване на такива събития, е необходимо да се вземат всички мерки за осигуряване на безпрепятствен достъп на автомобилна медицинска техника и машините на службите за Пожарна безопасност и защита на населението (ПБЗН). Това се отнася и за специализираната техника за поддръжка на съоръженията на територията на пристанището. Техническата пригодност на тези сгради и съоръжения е част от превантивната дейност за недопускане на катастрофи и бедствия.

Към службите на МВР за ПБЗН са разработени съответните планове за действие при аварии и бедствия. Те включват безпрепятствен достъп до кейовата стена през територията на прилежащите улици. Това е надлежно отразено в Генералния план и заложено в правилата за прилагането му. Основните автомобилни транспортно-комуникационни подходи са съществуващите такива от ул. «Дунавска», перпендикулярно и успоредно на кейовата стена и са показани на графичните материали.

1.2.6 Констатации за Климатични и Метеорологични условия

1.2.6.1 Температура на въздуха

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 11.3°C. Откритостта на Дунавската равнина от север и североизток създава условия за безпрепятствено нахлуване през зимата на студени континентални въздушни маси от източните райони на Европа. Средните температури на най-студения месец - януари - са -0,4°C. Най-ниските минимални температури през зимата при антициклонално време и снежна покривка достигат до -20 - -25°C, а в много студени зими и до -30°C.

Благодарение на малката надморска височина и на бързо нарастващият ден, пролетта настъпва сравнително рано, като температурата на въздуха се повишава бързо. Средно

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	28/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

около 20-22 дни от месец април са със средноденоношна температура на въздуха над 10°C и около 8-10 дни - над 15°C.

През месец юли средната денонощна температура е 29,9°C. При по-интензивни затопляния максималните температури достигат средно до 30°C и лятото е почти тихо и горещо. Средно 80-85 % от дните през летните месеци са с максимални температури над 25°C. Благодарение на бързото повишаване на температурата през пролетта и поради горещото лято, дните със средни денонощни температури над 5°C са около 250, температурната сума - между 4000 и 4300°C, дните със средни температури над 10°C - 200, а съответно температурната сума е 3600-3900°C.

Есенното понижение на температурите става със същия темп, както и пролетното повишение. Средната денонощна температура на въздуха спада под 10°C към 20 - 25 октомври, а под 5°C - към 15-20 ноември. Първите есенни мразове настъпват средно още в края на октомври или началото на ноември.

За качеството на атмосферния въздух от голямо значение са климатичните фактори: слънчево греење и сумарна слънчева радиация, температура на въздуха, влажност, валежи, посока и скорост на вятъра, тихо време и др. Всички тези фактори влияят на разсейването и преноса на емитираните вредни вещества във въздушния слой. В следващите таблици са представени средномесечните стойности на метеорологичните параметри за района на гр. Видин съгласно “Климатичен справочник на България“ по данни на Метеорологична станция Видин.

• Средна месечна и годишна температура на въздуха (°C)

яну	фев	мар	апр	май	юни	юли	авг	сеп	окт	нов	дек	ср. год
-2.2	0.4	5.1	12.1	17.2	20.7	22.9	22.0	17.9	11.6	6.0	0.7	11.2

• Средна месечна и годишна максимална температура на въздуха (°C)

яну	фев	мар	апр	май	юни	юли	авг	сеп	окт	нов	дек	ср. год
1.2	4.6	10.4	18.3	23.7	27.5	30.1	29.8	25.4	17.9	9.8	4.0	16.9

• Средна месечна и годишна минимална температура на въздуха (°C)

яну	фев	мар	апр	май	юни	юли	авг	сеп	окт	нов	дек	ср. год
-6.0	-3.7	0.2	5.9	10.6	14.0	15.5	14.5	11.0	6.1	2.5	-2.5	5.7

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	29/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

Средногодишната температура на въздуха е 11.4 °С. Средногодишната максимална температура на въздуха е 16.9 °С, а минималната е 5.7 °С. Средномесечната температура на въздуха е 11.2 °С. Средномесечната относителна влажност на въздуха е 74 %.

1.2.6.2 Влажност на въздуха

Влажността на въздуха има най-ниски стойности през летните месеци - 64 % до 65 %, когато са и най-високите температури, което води до голямо изпарение. Дефицитната влажност достига 7,7 до 11,7 мм през този сезон. През зимния период влажността на въздуха достига 84 - 86 %, температурите са най-ниски, което пък води до ниски стойности на дефицитна влажност от 0,9 до 2,9 мм.

1.2.6.3 Валежи – Дъжд

Режимът на валежите в района има подчертан континентален характер. Средногодишната сума на валежите е 583 мм -сравнително малка. Максимумът е през м.юни - 69 мм, а минимумът - през месец Септември - 36 мм. През последните три десетилетия се оформя трайна тенденция към намаляване на валежите с около 8 - 10 %. През декември, януари, февруари и март част от валежите падат във вид на сняг. Първата снежна покривка се образува в началото на декември. В нормални зими снежната покривка не надвишава 15-30 см. Снеговалежите са максимални през месец Януари. Топенето на снежната покривка започва през втората половина на февруари и продължава през месеците март и април. През този период реките прииждат и се разливат извън коритата си, и в долните си течения, като причиняват заблатявания.

1.2.6.4 Мъгли

Върху спецификата на окръжаващата среда на територията на общината, съществено влияние оказва режимът на мъглите и относителната влажност. Обемът и площта на водната повърхност на р. Дунав влияе върху влажностния режим на атмосферния въздух на една голяма част от прилежащата територия. В основата на климатичното въздействие на реката, лежи различието в топлинния баланс на делителния слой на водата и сушата.

Мъглите са характерно явление за студеното полугодие, когато е и най-високият процент тихо време. Максималният брой на дни с мъгла за периода април-септември е 12, а за периода октомври-март- 47 дни. Мъглите имат най-голяма повтаряемост в сутрешните часове.

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	30/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД**1.2.6.5 Ветрови Режим**

Откритостта на Видинската низина и равнинният терен способстват за развитие на ветровете. Преобладаващите ветрове имат предимно северна и северозападна посока. Тихото време средногодишно е 23,2 %. Особено характерно е за лятно – есенно - зимния период, когато дните с безветрие достигат стойности над 20 -27 %. Районът на общината се отличава със сравнително малка до умерена скорост на вятъра.

Атмосферната циркулация е от антициклонален тип и предполага добро състояние на атмосферния въздух в района. Характерна е сравнително слаба турбулентия на въздушните маси (средната месечна скорост на вятъра е между 1.6 и 2.7 m/s), която до голяма степен се предопределя от релефа. Неблагоприятен фактор за разсейването на вредните вещества над Видин, особено през есенно – зимния период са температурните инверсии, които предизвикват задържане на замърсени въздушни маси в приземния слой на атмосферата.

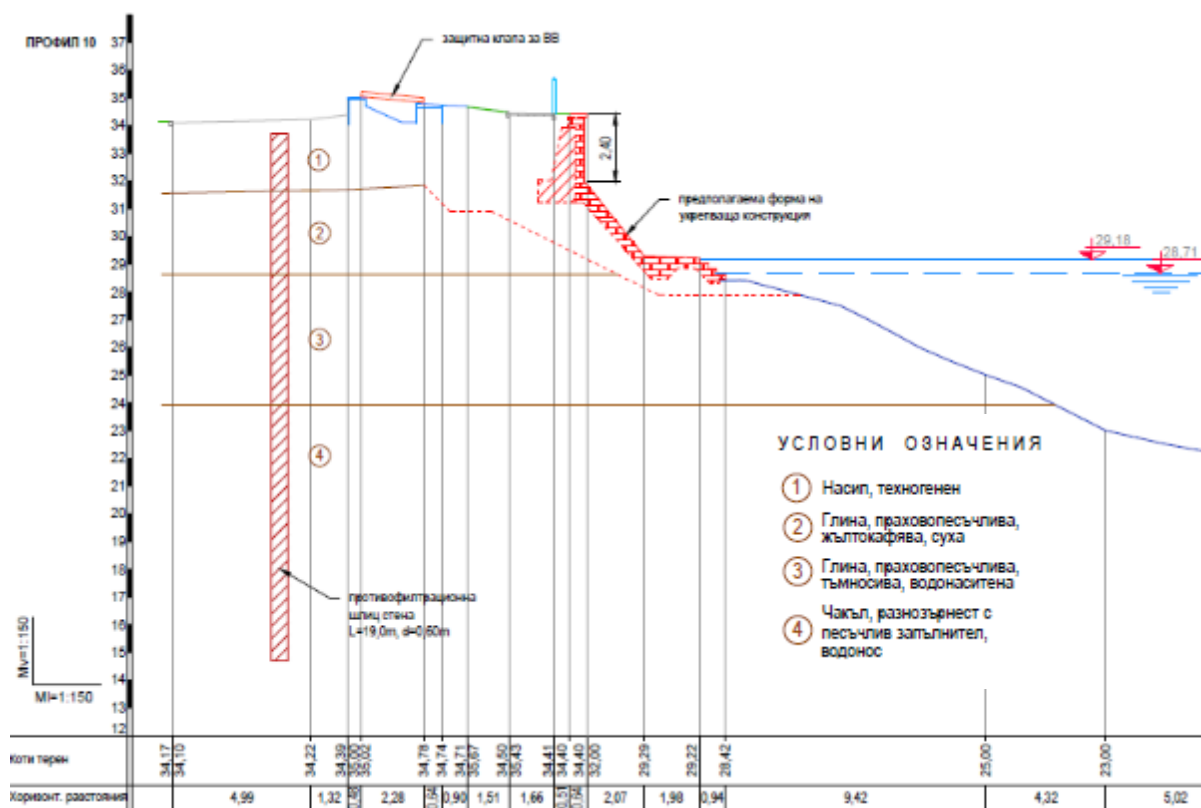
1.2.6.6 Снегове и заледяване

Дебелина на снежната покривка в см :	минимална	- 8,00
	максимална	- 30,00
	средна	- 15,00
Мразовитост на почвата в см :	средна	- 40,00
	максимална	- 80,00

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	31/133

1.2.7 Констатации по Извършените Геоложки и Хидроложки Проучвания

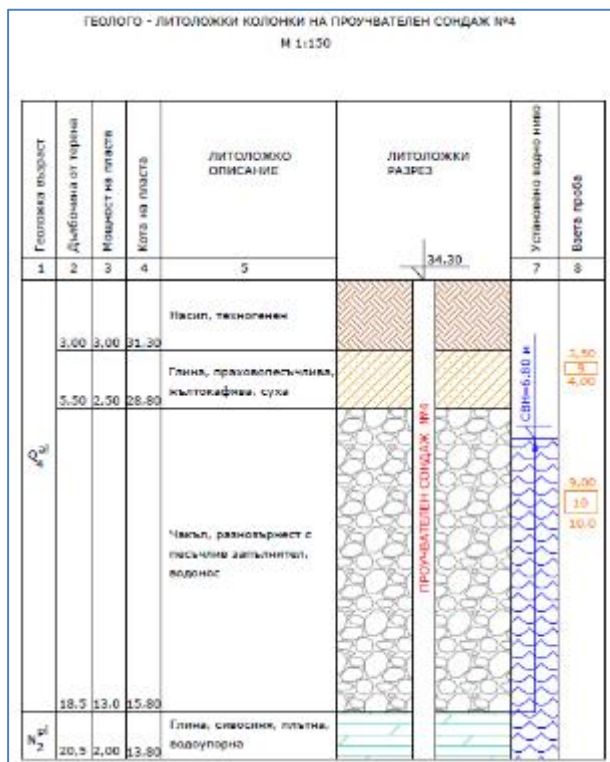
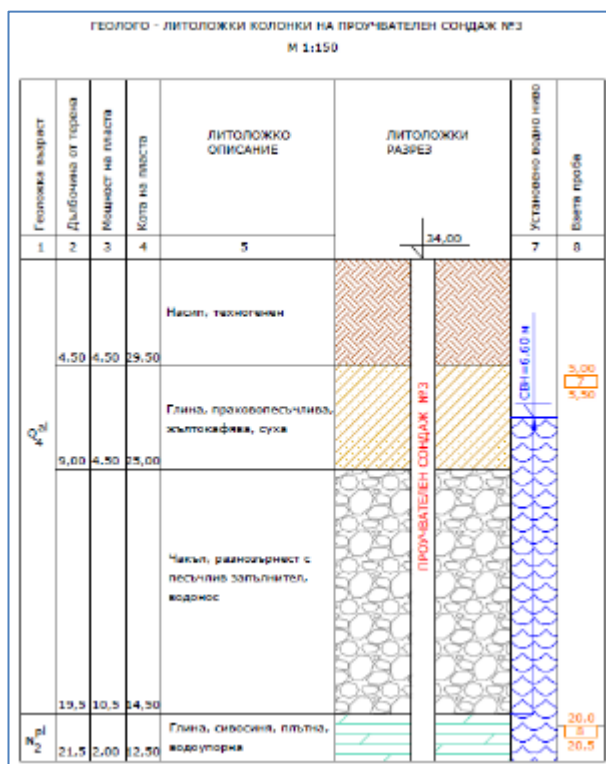
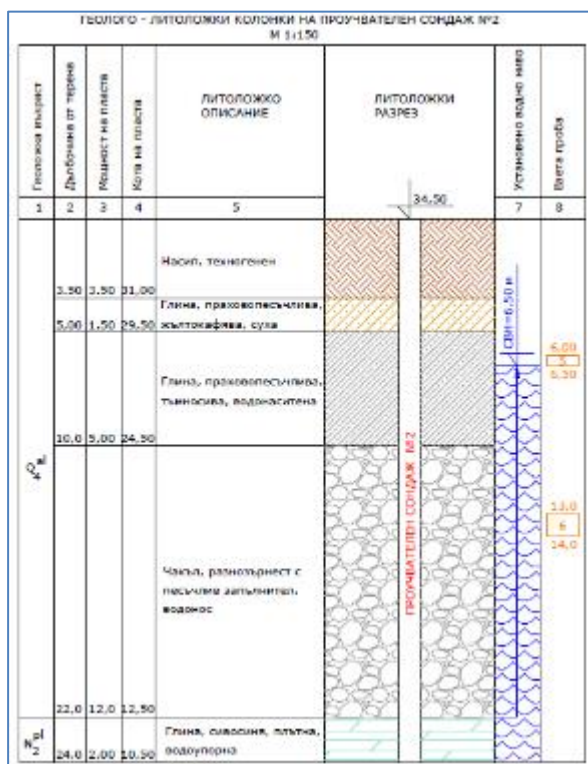
1.2.7.1 Геоложки профили на почвите



Фигура 9: Типов геоложки профил на почвените слоеве при кейовата стена:

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	32/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД



Фигура 10: Геоложки колонки с почвените слоеве от сондажи 2, 3 и 4 от 2010 г.

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	33/133

Правата върху този документ и информацията в него са запазени. Размножаването, използването или разпространяването за трети страни без специални пълномощия е строго забранено.

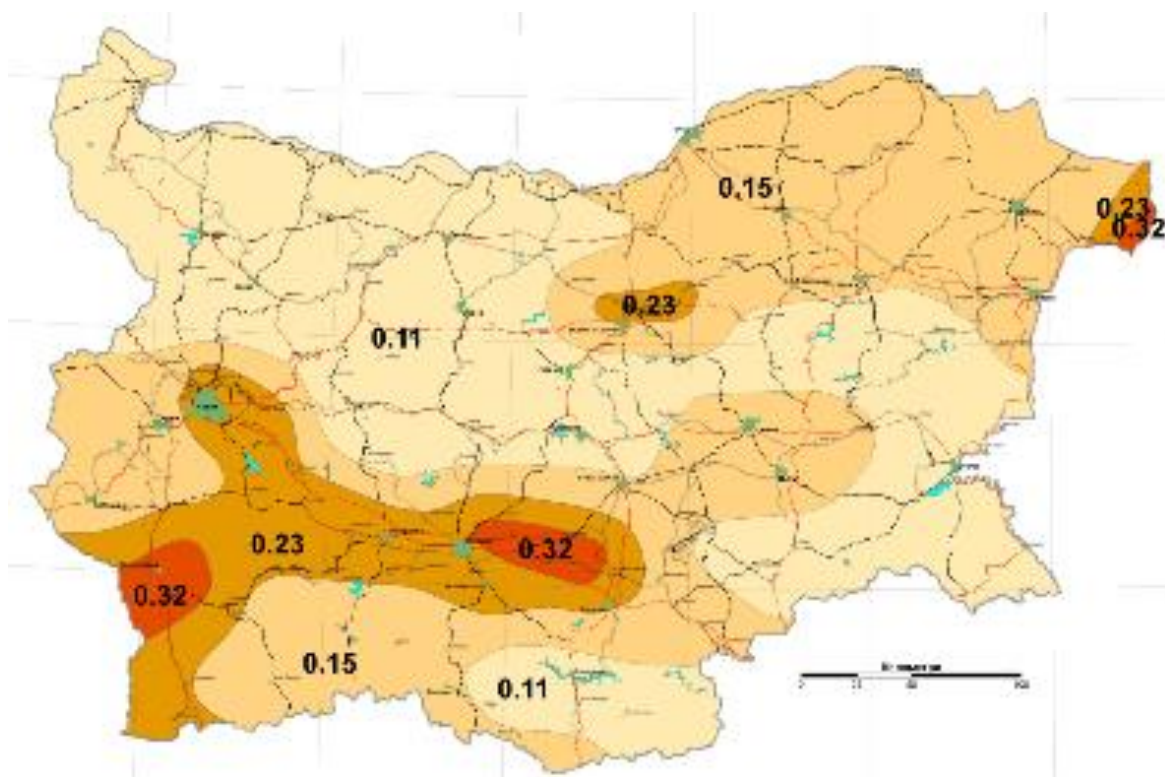
1.2.7.2 Сеизмични Условия

Съгласно сеизмичното зонироване на България по Еврокод 8 (БДС EN 1998-1:2005), районът на проекта попада в зона с следните параметри:

- Референтното максимално ускорение за период на повторемост 475 г. $g = 0,11$,
- Референтното максимално ускорение за период на повторемост 95 г. $g = 0,07$,

В съответствие с препоръките на Еврокод 8, при земетръс ще се използва 30% от експлоатационните натоварвания - коефициент на комбиниране на комбиниране на въздействия $\gamma_2 = 0.3$ (по Таблица EN 1991-1-1, Таблица NA.A1.1 и по BS 6349-2: 2010 таблица A.2)

- Клас на значимост на хидротехническите конструкции е за **категория III** и е равен на $\gamma_I = 1.2$ (ref: БДС EN 1998-1/NA таблица NA 4.3)
- Категория II се отнася за „Обикновени сгради не принадлежащи към другите категории“. (Еврокод EN1998-1 Българския анекс БДС EN1998_NA).
- Почвеният профил се отнася към **група D**, класификация на почвите по Еврокод 8, Таблица NA.3.2, с почвен фактор **$S = 1.20$**
- Сеизмичният спектър е тип 1

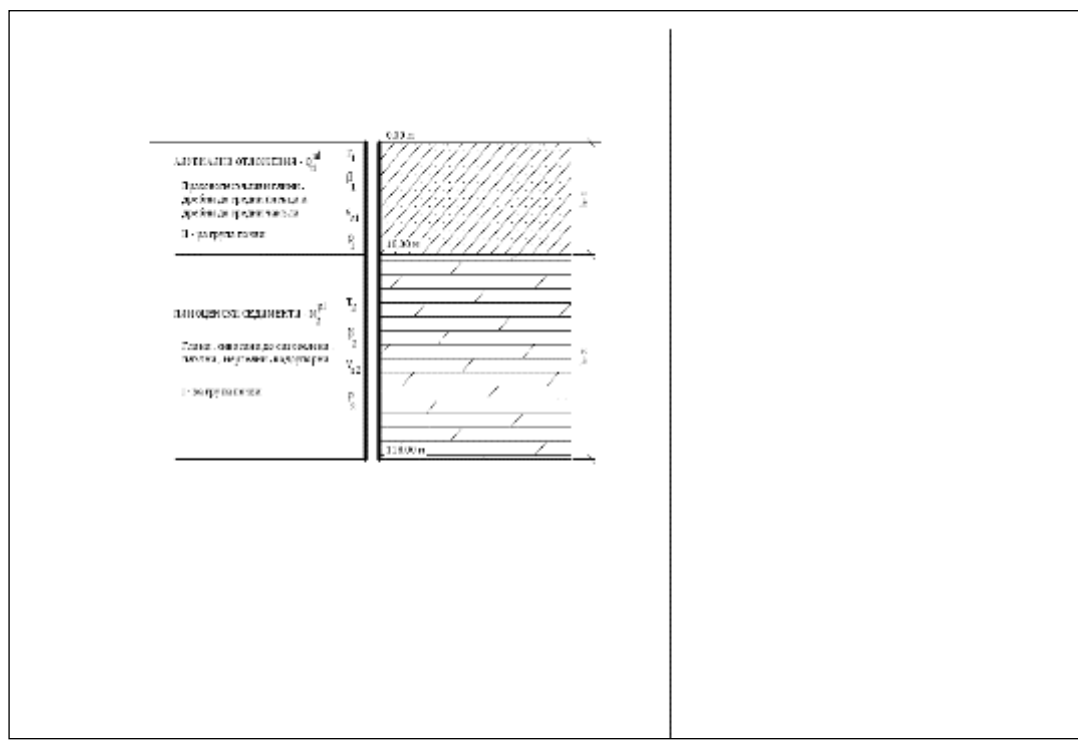


Фигура 11: Сеизмична опасност период на повторемост 475 г. (БДС EN 1998-1/NA)

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	34/133

За горните почвени слоеве (Кватернер) , където скоростта на вълните на срязване е по-голяма периодът на осцилация е $T = 0,41s$.

Периодът на осцилация в плиоценските седименти (глини , пясъчници и варовици) е около $T = 1,85s$.



- Съгласно Наредба №2 от 23.07.2007 год. за проектиране на сгради и съоръжения в земетръсни райони пласта , залягащ под основната плоскост на фундамента се класифицира като строителна почва **група D** ($N_{30.15}$) \rightarrow II-ра група почви ;
- $T_1 = 0,40$ сек ; $T_2 = 1.85$ сек , преобладаващ период на колебанията на грунта ;
- $\beta_1 = 2,5 \rightarrow$ динамичен коефициент , зависещ от колебанията на конструкцията и земната основа ;
- $\rho_1 = 1,77$ г/см³ ; $\rho_2 = 1,92$ г/см³ \rightarrow плътност на грунта ;
- $V_{s1} = 515$ м/сек ; $V_{s2} = 1620$ м/сек \rightarrow скороост на разпространение на напречните сеизмични вълни ;
- h_1 и $h_2 \rightarrow$ дълбочина от повърхността на терена за ниво на земната повърхност и за ниво на плиоценските седименти;

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	35/133

Извод: Площадката е благоприятна за строеж в сеизмично отношение.

1.2.7.3 Хидрогеоложки Условия

Инженерно-геоложко и хидрогеоложко проучване на територията на терминала е проведено във връзка с изработване на технически проект за обект: „Стабилизиране петата на кейовата стена на пристанище Видин-Център” – обектът за стабилизиране петата на кейовата стена е изпълнен.

Инженерно-геоложко и хидрогеоложко проучване е проведено (през м. ноември, 2010 г.) с цел да се установи геоложкия строеж и общата устойчивост на терена, физико-механичните и якостно-деформационни показатели на строителните почви, условията за фундиране, появата и наличието на подземни води и да се определи пригодността на строителната площадка за реализиране на обекта.

Проучванията са извършени съгласно изискванията на Наредба №1 от 01.09.1996 год., за проектиране на плоско фундиране и Наредба №2 от 23.07.2007 год. за проектиране на сгради и съоръжение в земетръсни райони, като:

1. Извършен е инженерно-геоложки оглед на района на строителството с цел предварителна оценка на възможността за развитие на физико-геоложки процеси и изменение на околната среда под въздействие на строителството и експлоатацията на обекта.

2. Изяснени са хидрогеоложките условия на строителната площадка с оглед промените които биха настъпили при строителството и експлоатацията на обекта като заблатявания, замърсяване и изменения на химичния състав на подземните води.

3. Издирени, систематизирани и обобщени са наличните архивни материали от минерални геоложки проучвания в района.

В орографско отношение територията на пристанищния терминал е част от Видинската низина, която е с площ около 230 км². Главната отводнителна артерия е река Дунав.

Преди андигиране низината е била обект на чести заливания от водите на реката, като голяма част от площта ѝ е била отчасти или постоянно заблатена. След андигирането са изградени отводнителни системи с открити канали, което е довело до подобряване условията за строителство.

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	36/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

В геоложко и хидрогеоложко отношение районът е изграден от кватернерните отложения на р. Дунав. По литоложки състав те образуват два водоносни хоризонта – долен с мощност около 12,0 м и коефициент на филтрация от 45,0 до 180,0 м/ден и горен с мощност от 4,0 до 8,0 м и коефициент на филтрация от 0,3 до 1,5 м/ден .

Долният хоризонт е представен от средни, дребни и едри чакъли с пясъчен запълнител или чакълести пясъци и има много добри филтрационни свойства.

Горният покривен хоризонт е изграден от пясъчливо-глинести или глинесто-пясъчливи отложения, има ниски филтрационни свойства и служи като несъвършен горен водопор на водите в долния хоризонт.

Режимът на нивото на подземните води показва следните най-общии закономерности.

Минималните нива на подземните води се установяват през есенно-зимния период (септември-декември), а максималните – през пролетния (март-юни).

Тогава най-ясно е изразена връзката между водните стоежи на реката и нивото на подземните води.

В участъците с непосредствена близост до реката тази връзка е почти функционална, като коефициента на корелация $R \sim 1,0$.

С отдалечаване от брега, влиянието на реката намалява. За Видинската низина границите на това влияние се изменят от 400,0 до 1000,0 м .

Общата мощност на кватернерните отложения е около 30,0 м. За подложка им служат плиоценски пясъчливи глини, плиоценски мергелни глини и др. които практически са водоупор на грунтовете води.

Физико-геоложки явления и процеси (свладища, срутища, сипеи и др.) не се наблюдават.

Пластовете залягат почти хоризонтално и са еднообразни по литоложки състав. Теренът е равнинен.

Подземните и повърхностните води в района на проучване не са агресивни по отношение на бетон и желязо.

Акумулираните подземни води в кватернерния водоносен хоризонт в района на гр. Видин имат грунтов характер и са в пряка хидравлична връзка с водните строежи на р. Дунав.

Подхранването на водоносния хоризонт се осъществява от :

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	37/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

1. *инфилтрация на валежни води;*
2. *водите на р. Дунав;*
3. *скатови води, постъпващи от периферията на терасата.*

Общата посока на движение на подземните води е от запад на изток и в общи линии следва наклона на терена.

Статичното водно ниво в разглеждания район е на дълбочина около 6,00 м от повърхността на терена към м. септември 2010 год. като средногодишно се колебае около $\pm 4,00-5,00$ м.

Депресионната крива на водното ниво е в посока на р.Дунав, като в същата посока се снижава.

Подземните води трябва да се третираят като не агресивни спрямо плътен бетон с водо-циментно отношение В/Ц 0,50-0,60 и клас по водонепропускливост Вв 0,4.

Степента на корозионна активност на водите спрямо подземни метални съоръжения е ниска.

Като предварителни резултати за коефициента на филтрация могат да се ползват следните данни :

- ✓ за алувиалните глинни , покриващи водоноса → 5,00 до 12,00 м/ден
- ✓ за чакълите (водоноса) → 80 м/ден

Течения

Средната скорост на течение на р. Дунав в района на гр. Видин е **3,04 км/час.**

- **Местоположение на Обекта**

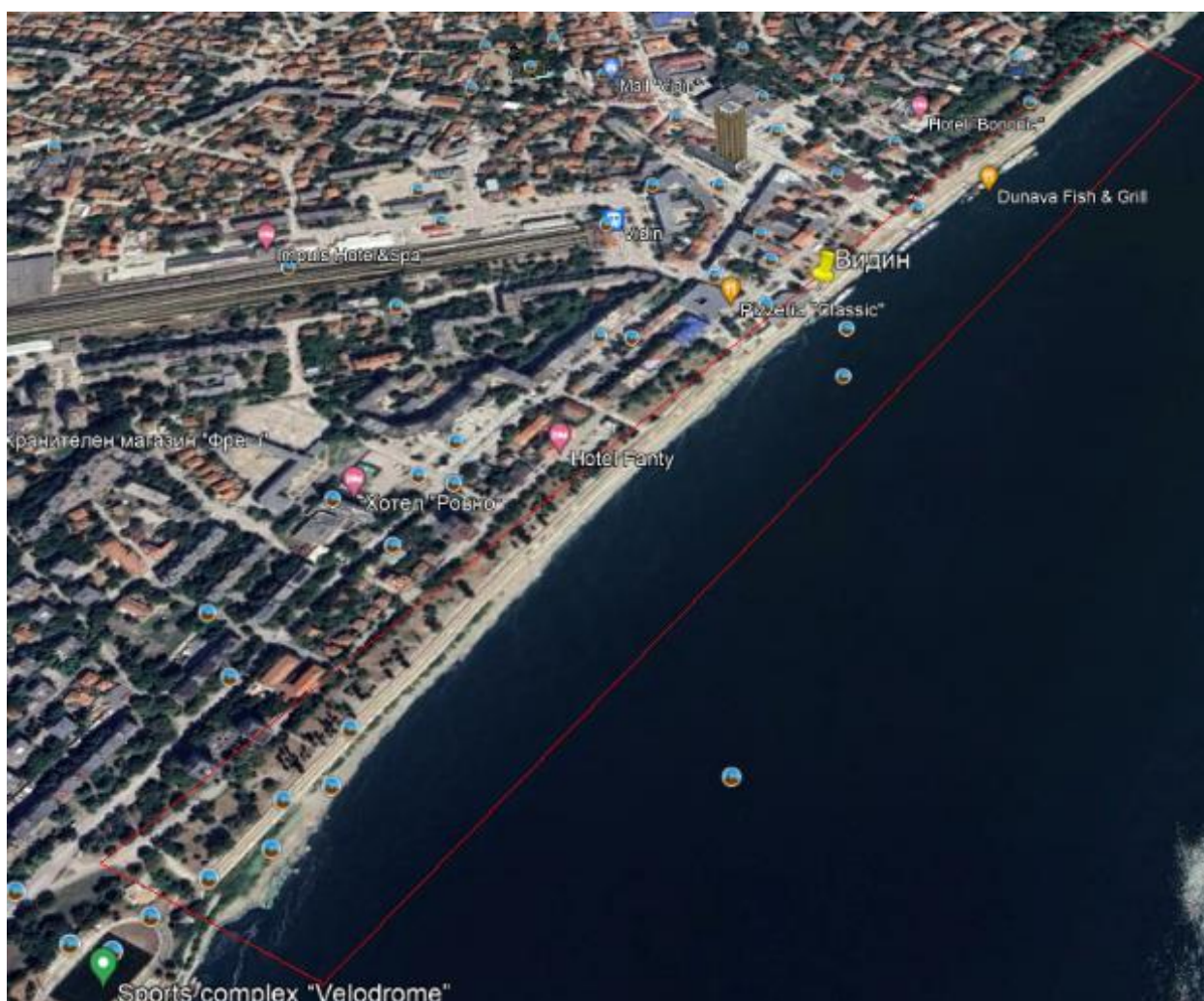
Пристанищният терминал е разположен в централната градска част на десния бряг по течението на р. Дунав от речен км 789.900 до км 791.300.

Пристанище Видин се намира в непосредствена близост до централната градска част на град Видин. Акваторията на терминала е между спортен Комплекс “Колодрум” и Телеграф капия или Статуята на плувца. Приблизителни координатите на Терминал Видин са:

- 43°58'59.99" N ;
- 22°52'40.48" E

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	38/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД



Фигура 13: Местоположение на терминал Видин

• **Референтни Нива**

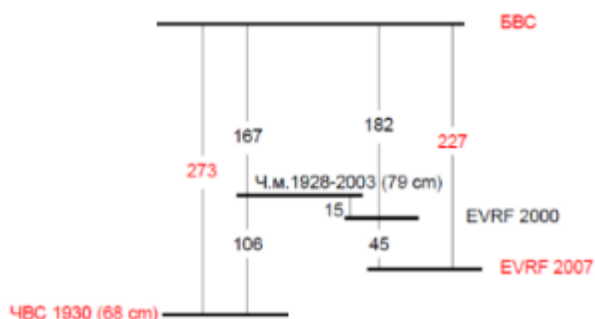
Референтните нива, използвани в България се използват по Балтийска Височинна Система (БВС или БС), равна на нула (0.00 м БС). Средното ниво на Черно море (MSL) е - 0.28 м БС (по БС). Всички нива в настоящия проект ще бъдат изразявани в Балтийска Височинна Система = 0.00 m БС. Ако някъде ниво е показано в средно ниво на Черно море (в доклади или чертежи), това ще бъде изрично упоменато.

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	39/133

Правата върху този документ и информацията в него са запазени. Размножаването, използването или разпространяването за трети страни без специални пълномощия е строго забранено.

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

Разлика между БВС, ЧВС 1930 и EVRF (mm)



EVRS - Европейска вертикална референтна система

БВС -Балтийска Височинна Система

ЧВС -Черноморска Височинна Система

• **Водни Нива**

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

- Абсолютна **кота нула** на водомерната рейка е +24,55 м по Балтийска височинна система (24,81 м по ЧВС);
- Ниско корабоплавателно ниво: + **1,59 м**;
- Средно водно ниво: + **4,24 м**;
- Високо корабоплавателно ниво: + **8,02 м**;
- Най-високо водно ниво: + **9,02 м**.

• **Течения**

Средната скорост на течение на р. Дунав в района на гр. Видин е **3,04 км/час**.

• **Повишаване на речното ниво**

Общата посока на движение на подземните води е от запад на изток и в общи линии следва наклона на терена.

Статичното водно ниво в разглеждания район е на дълбочина около 6,00 м от повърхността на терена към м. септември 2010 год. като средногодишно се колебае около **± 4,00-5.00 м**.

Депресионната крива на водното ниво е в посока на р. Дунав, като в същата посока се снижава.

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	40/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

1.2.8 Констатации за Наличие на Геодезически Заснемания – Описание и Анализ

За акваторията на река Дунав пред пристанищния терминал е направена хидрографска карта на база извършени през 2010 г. от Ръководство на корабния трафик - р. Дунав към ДП „Пристанищна инфраструктура“ промери. Към проекта на генерален план е приложено копие от хидрографска карта.

Пристанищен терминал „Видин - Център” се намира в централната градска част на град Видин. Кейовата стена на пристанището е на брега на реката и е ситуирана североизток – югозапад. Направено е геодезическо и хидрографско заснемане, което включва зоната на пристанището и акваторията пред него на около 30м навътре в река Дунав.

За територията на пристанищния терминал има налични едромасщабни топографски карти в М 1:5000 и М 1:10000.

Поземлените имоти с идентификатори 10971.501.412, 10971.502.839, 10971.502.204, 10971.502.918, 10971.502.917 и 10971.502.916 са част от одобрената със Заповед № РД-18-5/28.01.2008 г. на ИД на АГКК кадастрална карта и регистри на Землище гр. Видин в цифров и графичен вид.

Във връзка с разработването на Географска информационна система на пристанищата за обществен транспорт, за имотите, определящи територията на терминала е наличен следния картен материал:

- *Специализирана карта и регистри към нея, изработена през м. ноември 2013 г., отразяваща теренните и ситуационни подробности на пристанищния терминал с основно сечение на хоризонталите 1м;*
 - *Координатна система - 1970г.*
 - *Зона..... 3*
 - *Височинна система – Балтийска;*
 - *Брой станции с подробни точки:..... 13*
 - *Брой измерени подробни точки:..... 1517*
- *Географска информационна система на пристанищата за обществен транспорт, осигуряваща достъп по електронен път до данни за пристанищната инфраструктура. (www.bgports.bg.).*

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	41/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

1.2.9 Констатации Относно Наличието на обекти на Културно-Историческото Наследство

Регионът е изключително богат на културно – историческо наследство.

Най-ранната култура във Видинската низина се отнася към края на неолита и енеолита през V-III хилядолетие пр.н.е. Открита е в праисторическото селище на 1,5 км северо-западно от гр. Видин. Началото на съществуването на града поставят траките. Тяхното селище се намирало на най-високата точка удобна за отбрана - сегашният квартал "Калето" Останки от тракийския културен слой се откриват на дълбочина 5-5,5 м, но са твърде разрушени, поради оживения живот, който е воден тук през следващите векове.

Римската крепост Бонония заемала площ около 200 дка в централната част на "Калето". Тя е построена през втората половина на II век. Крепостта имала форма неправилен четириъгълник с кули разположени на 100 м една от друга. Крепостните стени, от които са открити няколко сектора и 6 отбранителни кули са с много солиден строеж. Най-добре е запазена североизточната кула, която лежи под основите на средновековната крепост "Баба Вида". От този период са открити още основите на римска баня с хипокауст, от II - III век, чиято канализация води към р. Дунав. В съседство с нея са открити основите на голяма обществена сграда, която продължава и под основите на синагогата. Разкрити са и останки от богата архитектурна украса на сгради, произведения на скулптурата и бронзолеярството, които носят богата историческа информация.

Още през Първата българска държава Бдин е център на отделна административна област и седалище на самостоятелен епископ. През този период се поставят основите на средновековната крепост "Баба Вида". Крепостта се намира в северната част на днешния Видин. Добила завършен вид през XIV в., крепостта запазва без съществени изменения характера си до наши дни. В историческите паметници от този период се споменава за великолепието на градската катедрала "Света Богородица", която по-късно османците разрушават. По време на османското владичество Видин станал една от най-силните крепости в Балканските провинции на Османската империя. По проекти на френски специалисти била изградена крепостта "Калето" (края на XVII. началото на XVIII в.). От нея е запазена цялостно крепостната стена към р. Дунав с портите ѝ. От укреплението на града е останал само северния сектор и четири монументални порти: "Стамбол Капия", "Пазар Капия", "Еничар Капия" и "Флорентин Капия". В края на XVIII в. на брега на р. Дунав, източно от входа на града, е изградено масивно каменно укрепление с една порта и един бастион "Таушантабия"

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	42/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

Под ръководството на полски специалисти през 1798 г. за нуждите на войската на Пазвантооглу е построена "Кръстата казарма", свързана с покрит дървен мост с оръжейна работилница намираща се в съседство с нея. С името на Софроний Врачански и неговите Видински сборници е свързан най-ценният паметник на българското строителство и архитектура в града от тази епоха - църквата "Свети Пантелеймон" С подобен план и вероятно от същите майстори е и църквата "Света Петка", изографисана през 1633 г с помощта на влашкия воевода Матей Бесараб. Джамията и библиотеката на Осман Пазвантооглу, които образуват единен архитектурен ансамбъл, са построени през периода на възхода на Пазвантооглу - около 1800 г. По-късно е построен харемът на Хюсеин паша и конакът "Колука". Градът имал две търговски чаршии. На по-старата - Неготинската чаршия в "Калето", са били издигнати джамията "Яхя паша", часовниковата кула (която вече не съществува) и известната чешма на Осман Пазвантооглу, покрита с ориенталска каменна резба. Втората, по-късно развила се чаршия, се намирала в новата част на града - източно и южно от църквата "Свети Димитър", създадена от български занаятчии и търговци. Тук се намира и единствената запазена стара поща в страната - турската поща с вграден трезор като самостоятелно помещение в приземието, построена към 60-те години на XIX в. Към този период се отнася и строежът на Хаджи Ангеловата къща - характерен представител на градската архитектура във Видин по това време.

През 1934 г. по проект на арх. Илия Попов в центъра на града е построен Мавзолеят на Антим I - квадратна постройка с купол от бял врачански камък.

В рамките на Пристанищен терминал Видин-Център няма открити археологични находки или паметници на културата. По време на извършеното до сега строителството на пристанищния терминал няма установени археологични находки. Следва да се има предвид, че при евентуално разширение/дострояване на Речната гара, все пак съществува вероятност за археологически находки, което изисква прекратяване на строителните дейности и уведомяване на компетентните органи за съответна експертна оценка.

Общото заключение е, че на този етап няма потенциал за недопустимо въздействие на пристанищния терминал върху исторически и археологически паметници на културата.

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	43/133

Стратегически насоки за опазване на културно-историческото
наследство във Видинския регион

Те са свързани с особеното място на Видин и региона му в аспектите на взаимовръзката им с националната и транснационална урбанистична система:

- Място на пресичане на древните пътища в европейския югоизток (Винарският път север-юг); на Дунавския лимес (изток-запад и успоредно на реката);
- Място на достъп едновременно към двете морета (Бяло и Черно), т.е. Видин е своеобразна “порта” за излаз към двете морета;
- Съставна част от т.нар. “сдвоените” градове по долното течение на Дунав (Видин-Калафат; Русе-Гюргево), в контекста на това обстоятелство изграждането на моста Видин-Калафат е създавало трайна и интегрираща връзка, което е фактор за ново урбанистично структуриране на територията.

Перспективата за нов етап на урбанистично структуриране на територията означава, че ще настъпят съществени промени **в културния пейзаж, при който опазването на историческата му идентичност е задача от изключително значение.**

В случая е налице изключителен шанс, при който се достига до нов и различен начин на възприемане на пейзажа откъм реката:

- Необходимо е да се направи специализирано проучване за характера на промените в културния пейзаж при Видин. Промяната трябва не само да запази отношение, но и да акцентира върху исторически реперни обекти, представляващи и основни пунктове при структуриране на територията. В бъдещата устройствена политика историческите и природните акценти следва да се определят като основни репери за устройственото планиране.
- На подходящо място, още при самото влизане през Видин, следва да се устрои информационен туристически терминал, обслужващ както сухоземния, така и речния път. Важното предназначение на тази функция е да ориентира посетителя не само по отношение на регионалните, но и по отношение на националните културни и исторически забележителности и с актуалния културен адрес и програма, с оборудване на съвременно инфраструктурно равнище.

От особено важно значение е опазването на паметниците на **етнокултурното и религиозно многообразие** във Видинския регион. Паметниците на изчезналите етно-религиозни общности следва да се поддържат като експозиции на музейната мрежа в града и

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	44/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

региона, отразяващи характерните им материални и духовни достояния. Могат да се поддържат финансово на договорна или концесионна основа. Видин трябва да поддържа стандарта си на мултирелигиозно средище, като върхов израз на движението на европейските нации и култури в историческият им контекст.

Културното наследство като компонент на въздействието на околната среда, е основа за устройствено въздействие върху територията на общината, базиращо се на принципите на устойчивото развитие. Това означава, че определянето на параметрите за устройството на територията, трябва да бъдат така оразмерени по отношение на въздействието им и да ангажира всички заинтересовани страни така, че да се постигне интегрален резултат и реално да се повиши качеството на живота на населението в общината.

1.2.10 Изводи, основани на анализа на съществуващото положение

От анализа на съществуващото положение на инфраструктура на пристанищния терминал Видин-център в района на пристанище Видин и съответните технически характеристики на съоръженията, оборудването, могат да се направят следните изводи:

Реализирането на предвижданията на проекта на генерален план ще генерира значителен потенциален социален ефект, който ще се изрази пряко преди всичко в създаването на нови работни места за средно и високо квалифицирани кадри, с временна заетост по време на изграждането и с постоянна заетост по време на експлоатация, с увеличаване на местния търговски оборот и създаване на нови стопанства и услуги, значителното отражение върху данъчните и други приходи за държавата и пр. В заключение може да бъдат формулирани следните изводи:

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

A) Стратегическата цел 1. „Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор”, стратегически приоритет „СП 1 Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура“,

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

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	45/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

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

Стратегическият приоритет СП 2. „Подобряване на управлението на транспортната система”, а конкретната цел е: 6 „Внедряване на информационни системи за подобряване на транспортния мениджмънт“, Мярка М-Р 6.2 Паспортизация на кейовите стени и хидротехническите съоръжения, оценка и отчитане на физическото и моралното износване и актуализация на проектните параметри и носещата способност и мярка М-Р 6.3 Набавяне на необходимите статистически данни и анализи за взимане на стратегически и оперативни решения за транспортния сектор.

Стратегически приоритет СП 5. „Намаляване на потреблението на горива и повишаване на енергийната ефективност на транспорта“, конкретна цел: Подобряване на качеството и параметрите на инфраструктурата (пътна, железопътна, летища, пристанища), М-Р 14.1 Изпълнение на мерки за повишаване енергийната ефективност на сградите

Б) Стратегическата цел „2. Подобряване на транспортната свързаност и достъпност (вътрешна и външна)”, стратегически приоритет „СП 6. Подобряване на свързаността на българската транспортна система единното европейско транспортно пространство“, конкретната цел: „18 Създаване на оперативна съвместимост“.

Стратегически приоритет 7. „Осигуряване на качествен и достъпен транспорт във всички райони на страната“, конкретната цел: Подобряване на регионално ниво на достъпа до националната транспортна мрежа и транспортните коридори

В) Стратегическа цел 3. „Ограничаване на отрицателните ефекти от развитие на транспортния сектор“, стратегически приоритет 8 „Ограничаване на негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората“, конкретна цел „Намаляване на вредните емисии от транспорта“, М-Р 28.1 Развитие на транспортни схеми и технологии, отговарящи на съвременните изисквания за отношение към околната среда и климата;

Приоритет 9 „Повишаване на сигурността и безопасността на транспортната система“, конкретна цел 30 Въвеждане и прилагане на европейски стандарти за безопасност и сигурност на транспорта, 31 Прилагане на ефективен контрол за спазване на

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	46/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

международните, европейските и националните стандарти за безопасност и сигурност мярка М-Р 31.1 Експлоатация и поддържане на транспортната инфраструктура в съответствие с техническите нормативи и стандарти.

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

Съгласно Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗМПВВПРБ), разработеният генерален план се одобрява от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията и от министъра на регионалното развитие и благоустройство. Едновременно с него се разработва подробен устройствен план по смисъла на *Закона за устройство на територията (ЗУТ)*. В този смисъл всички по-нататъшни процедури по проектиране и изграждане на изграждане и модернизация на пристанищната инфраструктура ще се извършват в съответствие със ЗУТ.

1.2.10.1 Капацитетните Възможности на Пристанището

Пристанищните услуги, извършвани на пристанището са: обработката и обслужването на пътници, пътнически кораби и плавателни съдове, както и за подаване на електричество, вода, телефон и бункерование към корабите и събиране и управление на отпадъци от корабите и др.

Пътнически услуги:

Пътническите услуги се изразяват основно в осигуряване възможност на пътниците да ползват територията на пристанището като слизат и се качват на акостиралиите кораби. При заставане на кей на пътнически кораби, същите се швартоват към монтираните на съответните корабни места понтони (шлепове) и се организира слизането на пътниците и екипажа на брега, както и качването на пътници от брега на съответния съд. В случай, че акостиралият или отплаващият кораб се движи по международна линия, пътниците следва да преминат граничен и митнически контрол преди да напуснат територията на пристанището, осъществяван от специализираните държавни органи.

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	47/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

В съответствие с Наредба № 9 за изискванията за експлоатационна годност обслужването на пътници в пристанищата за обществен транспорт се извършва в съответствие с Инструкция за обслужване на пътниците.

Предоставената от оператора „Инструкция за обслужване на пътници”, която е съгласувана от Дирекция „Речен надзор – Лом“ на ИА «Морска администрация» определя следните негови задължения:

- Да поддържа съоръженията и оборудването в местата за качване и слизване на пътниците в изправно техническо състояние;
- Да съдейства на граничните контролни органи за извършване на предвидените гранични контролни функции;
- Да осигурява необходимите средства за ограничаване на движението, направляване, координиране и информиране на пътниците при чакане, качване и слизване на плавателния съд.
- Да осигури приемане (швартоване-отшвартоване) на кораба в съответствие с утвърден месечен график, 3 дневно и 24 часово известие за посещение;
- Да осигурява хигиената на терминала, приемане на твърдите битови отпадъци в района. Приемането на твърдите битови отпадъци от пътническите кораби се извършва съгласно изискванията.
- Да осигурява безопасността на пътниците до приемането им на борда на кораба.

Митническият и паспортно-визовият контрол се осъществява от органите на Митница Видин, които към момента ползват част от помещенията на Речната гара.

Морско-техническите услуги, за които терминалът има разрешение за предоставяне включват:

- снабдяване с питейна вода;
- снабдяване с ел. енергия;
- снабдяване с хранителни продукти и приспособления (допустимо по УЕГ, не е посочено в инструкцията);
- швартоване и престой на кораби;
- ползване на понтон – за престой на плавателни средства без извършване на товаро-разтоварни работи или пътнически услуги;

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	48/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

Липсва писана технология (не се изисква по Наредбата за изискванията за експлоатационна годност) за предоставянето на изброените по-горе морско-технически услуги.

Съгласно Чл. 19. На наредба № 9 от 17 октомври 2013 г. за изискванията за експлоатационна годност на пристанищата и специализираните пристанищни обекти всяко пристанище трябва да разполага с:

1. подходящи приемни съоръжения, които осигуряват приемането на отпадъците без необосновано забавяне на корабите;
2. план за приемане и обработване на отпадъците.

Съгласно предоставената от оператора статистическа информация броят на пристаналите кораби и обслужени пътници през последните пет години е показан в следната таблица:

Таблица 5: Пътникопоток за периода 2018 – 2022 г.

година	Круизни кораби - бр.	Други кораби - бр.	Пътници — бр.
2018	239	134	35 332
2019	325	89	47 880
2020	18	113	1733
2021	124	82	11 595
2022	288	45	28 730

Броят на обработени пътници и обслужени кораби за предходните от по-далечното минало години е показан в следващата таблица:.

Таблица 6: Пътникопоток за периода 2010 – 2016 г.

Година	2009г.	2010г.	2011г.	2012г.	2013г.	2014г.	2015г.	2016г.
	бр.	бр.	бр.	бр.	бр.	бр.	бр.	бр.
Кораби круизни	163	135	167	171	160	182	176	150
Пътници	17 774	14 768	20 388	20 520	18 469	22 613	24 698	21 064

От горните таблици може да се определи, че средният брой корабопосещения за периода 2010 – 2016 г. е около 163 броя, докато в периода 2018 – 2022 г., средният брой корабопосещения е нарастнал на 292 броя.

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	49/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

Средният пътничопоток за периода 2010 – 2016 г. е около 20 037 брой пътници/год., докато в периода 2018 – 2022 г., средният пътничопоток е нараснал на 25 054 брой пътници.

Цялостната динамика на изменение на пътничооборота на пристанищен терминал Видин-център се вижда ясно на показаната по-долу графика:



Фигура 14: Динамика на пътничопотока за периода 2010 – 2022 г.

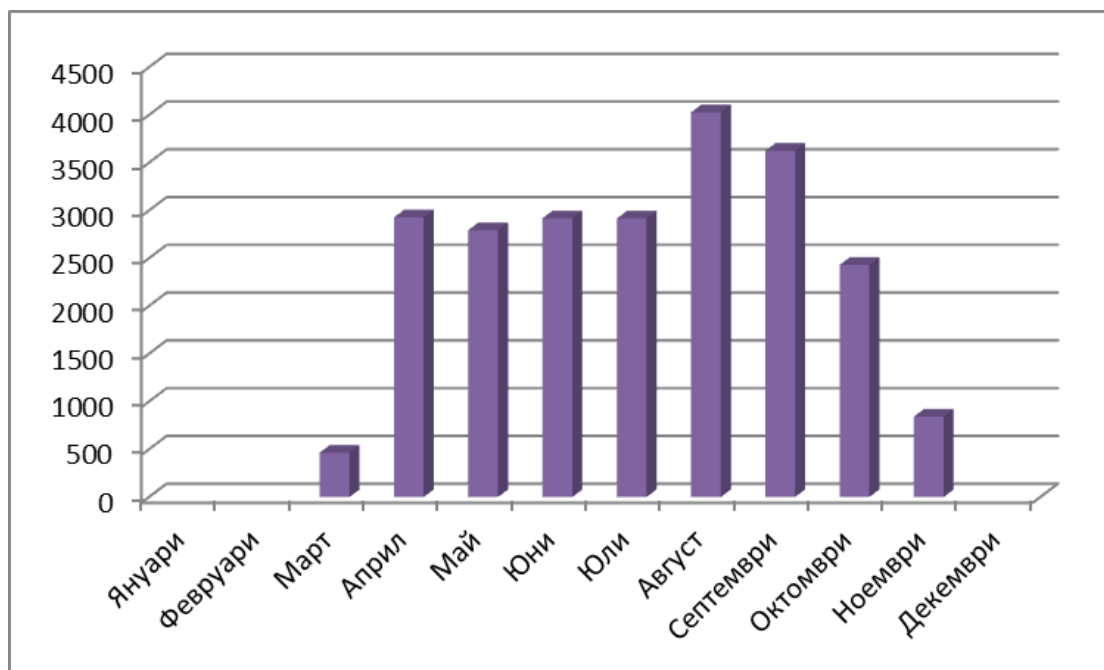
От графиката е видно, че максималният пътничооборот е достигнат през 2019 г., като увеличението спрямо 2018 г. е 35,5%, а спрямо периода 2010 – 2016 г. е нараснал над-два пъти.

След полученото през 2018 и 2019 год. нарастване се наблюдава рязък спад на пътничооборота през 2020 г., което се дължи на пандемията от COVID-19, след което макар и да нараства още не може да се възстанови до нивата на 2018 и 2019 г.

Динамика на изменение на пътничооборота по месеци за последните години на пристанищен терминал Видин-център се вижда ясно на показаната по долу графика:

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	50/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД



Фигура 15: Динамика на изменение на пътникооборота по месеци

От графиката е видно, че пътникооборота се реализира основно в периода м. Април до м. Октомври, като през зимния период той е почти нулев.

С генералния план се определят корабните места, които освен за пасажери, са с предназначение за извършване на съпътстващи дейности по чл.116а, ал. 1 от ЗМПВППБ.

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	51/133

Правата върху този документ и информацията в него са запазени. Размножаването, използването или разпространяването за трети страни без специални пълномощия е строго забранено.

1.3 ОБЩИ ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ НА ПРОЕКТА НА ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН

Генералният план 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. Те се обосновават със съответни технологични и маркетингови изводи, като задължително се съобразяват със Интегрирана транспортна стратегия до 2030 г., Общия генерален план за транспорта на България, както и със съответните концепции и схеми за пространствено развитие и устройствени планове от по-висока степен.

Генералният план се основава на резултатите от приетото от възложителя предварително (прединвестиционно) проучване за развитието на пристанището и определя развитието на съществуващите и необходимостта от резервиране на нови територии, предназначени за извършване на пристанищни дейности и услуги, функционално ги зонира съобразно технологичното и организационното обособяване на необходимата територия на пристанището и планира режима на тяхното устройство и параметрите на застрояването им. Наред с отразяването на съществуващото положение, планът трябва да определи общата техническа инфраструктура на пристанището, съответно - развитието на комуникационно-транспортната мрежа (пътища) и на другите мрежи и съоръжения на техническата инфраструктура на територията на пристанището. Неговите предвиждания следва да определят терените за терминали, както и зоните за извършване на дейности по чл. 116а от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗМПВВПРБ), границите и проектните дълбочини, навигационното осигуряване на пристанищната акватория и на всяка от зоните в нея и да дадат обобщените параметри на зоните за бъдещи инвестиционни инициативи, както и характеристиките на съществуващите и на предвидените за изграждане съоръжения, сгради, пътни и железопътни връзки, открити складови площи и на общите мрежи на техническата инфраструктура на територията на пристанището.

Целта на проекта на генерален 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 Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“), а посредством клаузите на договора по § 74, ал. 3 от ПЗР на ЗИД на ЗМПВВПРБ (ДВ, бр. 24 от 2004 г.) -

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	52/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

и на държавния пристанищен оператор с оглед - подобряване на условията за обработка на пътничкопотока 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 Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗМПВВПРБ) и на Наредба № 10 от 31.03.2014 г. за обхвата и съдържанието, изработването, одобряването и изменението на генералните планове на пристанищата за обществен транспорт.

Основен елемент при разработване на генералния план за развитие е задълбочен анализ на съществуващото положение и най-вече - отчитане на съществуващите дадености:

- **на първо място** - по отношение на територията с нейните параметри, местоположение и функционални връзки, степен на застрояване и потенциал за ново строителство;
- **на второ място** – по отношение на пристанищната инфраструктура и съоръжения с техните параметри, функции и капацитетни възможности за круизни кораби и пътничкопоток, възможностите за оптимизация на тяхното използване и разширяване.

Стратегията и транспортната политика по отношение на технологията на работа и развитието на пристанищния терминал са в основата на решаването на Генералните и Конкретните цели на настоящата разработка за Генерален план н Пристанище Видин – Център, а именно:

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

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	53/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

• Конкретните цели:

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

- привличането на частни инвестиции за поддържане и развитие на пристанищната инфраструктура и подобряване на обслужването на пътници;
- създаване на условия за нарастване на броя на обслужените пътници и преди всичко на круизните пътници с цел развитие на туризма.
- осъществяване на екологични мероприятия. Съгласно НАРЕДБА № 9 от 17 октомври 2013 г. за изискванията за експлоатационна годност на пристанищата и специализираните пристанищни обекти, създаването на системата за събиране на отпадъците от корабите¹ е задължителна.
- повишаване нивото на безопасност и сигурност. Съгласно изискванията на НАРЕДБА за условията и реда за постигане сигурността на корабите, пристанищата и пристанищните райони на Р. България.
- Създаване на условия за по ефективно използване на пристанищните съоръжения чрез разширяване на обхвата и обема на услугите.

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

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	54/133

Правата върху този документ и информацията в него са запазени. Размножаването, използването или разпространяването за трети страни без специални пълномощия е строго забранено.

2 ОПИСАНИЕ И ОБОСНОВКА НА ПРЕДЛОЖЕНИЯТА ЗА РАЗВИТИЕ НА ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ ВИДИН – ЦЕНТЪР

2.1 Въведение

Предложеното в проекта на генерален план проектно решение за развитие на пристанищен терминал Видин-Център е определено **въз основа на извършеното техническо и технологично обследване на съществуващото положение** на пристанището за обществен транспорт и инфраструктурния му капацитет, прогнозните проучвания за отделните видове пристанищни услуги, както и с целите на държавната политика, свързани с пристанище Видин и неговата интермодалност, така и с административно-управленческите намерения и подходи на териториално ниво за развитие на пристанищната инфраструктура.

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

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

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

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	55/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

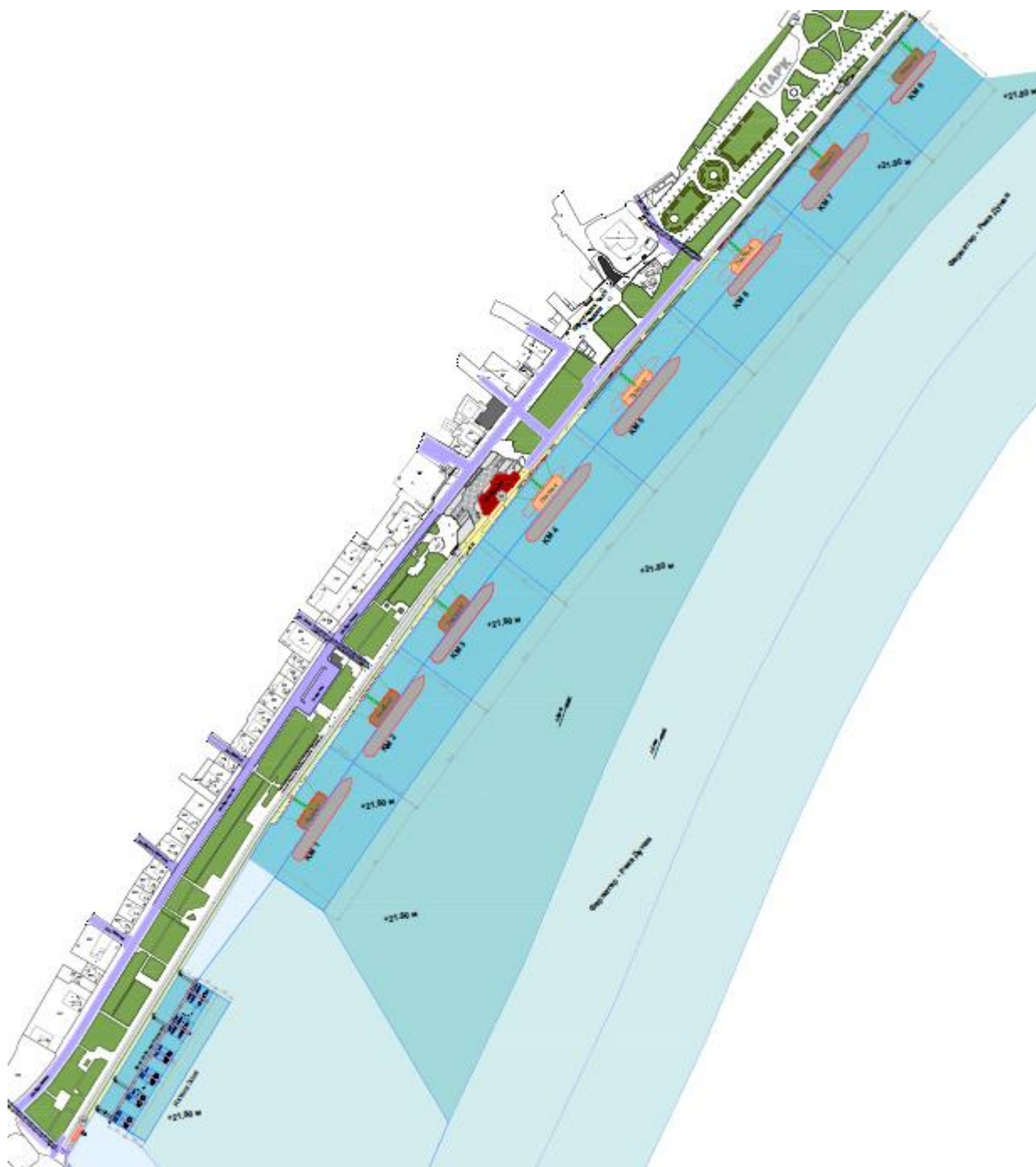
По своя характер връзката между градовете и техните пристанища остава връзка на взаимозависимост и следва да се ръководи от дългосрочна стратегическа визия и планиране. Интеграцията на пристанищата с „техните“ градове може и трябва да бъде извършена именно на равнище устройствено планиране. Генералният план е инструментът, който е в състояние да съчетае пристанищните дейности с културата, речния туризъм и изобщо с развитието на градовете. Два специфични проблема, свързани с отношенията между пристанищата и градовете са изключително съществени: околната среда и сигурността. Всъщност една от причините, поради която пристанищата са често обект на критика от местната общественост, е тяхното въздействие върху задръстванията и околната среда. Безусловно възможното увеличение на задръстванията в районите около пристанищата следва да бъде добре преценено при планирането на развитието на пристанището, а също така пристанището и речния транспорт следва да положат усилия, за да се намали замърсяването от страна на корабите. По отношение на сигурността, генералният план трябва да намери компромиса между вземането на предпазни мерки срещу тероризма и престъпността и достъпността на пристанищните райони. Наред с това привличането на инвестиции в пристанищната инфраструктура, в операциите в терминалите и връзките на пристанищата с вътрешните територии са от решаващо значение за запазване на ефективността на терминала. Затова и най-значимата задача при изработването на генералния план е подчинена на изпълнението на основната ТЕН-Т цел: ефективност спрямо конкурентен натиск.

Проектното решение е обосновано допълнително и от актуалния анализ на пазара на пристанищни услуги и инвестиционни намерения на всеки от участниците в него, като е допълнително мотивирано и с изводите и препоръките, направени в приетото задание към проекта на генерален план на пристанището.

В резултат на това, на следващата фигура е показано приетото проектно решение за функционално зонироване на пристанищната територия.

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	56/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД



Фигура 16: Зона за корабни места на пристанищната територия на Видин-Център.

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	57/133

Правата върху този документ и информацията в него са запазени. Размножаването, използването или разпространяването за трети страни без специални пълномощия е строго забранено.



Фигура 17: Зона за Яхтена зона на пристанищната територия на Видин-Център.

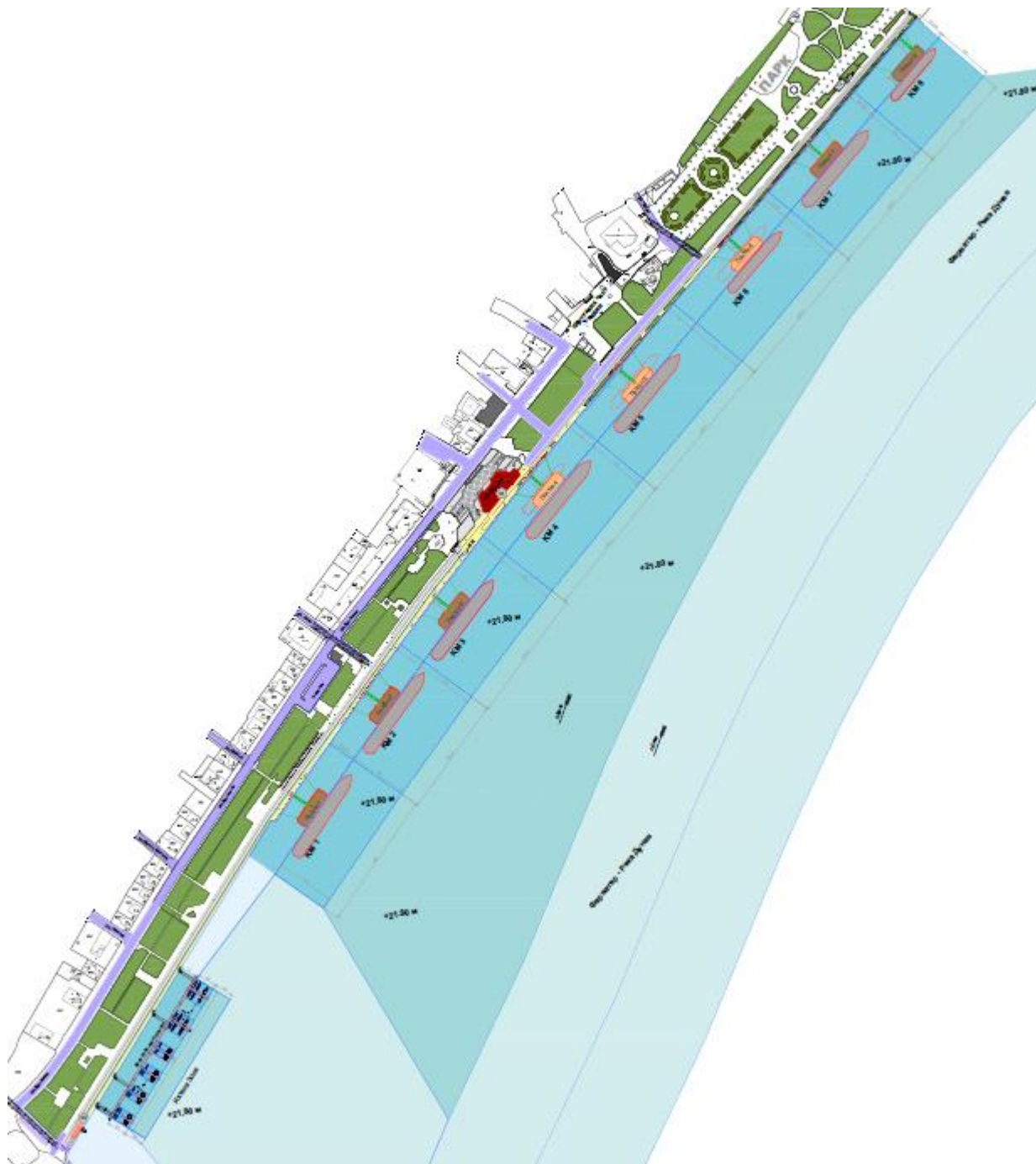
Въз основа на това на територията на пристанище Видин-Център са обособени следните зони:

1. Пътнически терминал Видин-Център с 8 корабни места и речна гара
2. Яхтена зона

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	58/133

2.2 ЧАСТ "ТЕХНОЛОГИЧНА"

На следващата фигура и приложения чертеж е показан приетия от ДП „Пристанищна инфраструктура“ вариант за генерален план на Пътнически терминал Видин-Център.



Фигура 18: Генерален план на Пътнически терминал Видин-Център

Принципните решения за развитие на пристанище Видин-Център са следните:

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	59/133

Правата върху този документ и информацията в него са запазени. Размножаването, използването или разпространяването за трети страни без специални пълномощия е строго забранено.

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

- Пътнически терминал – Интегриран с крайбрежната зона (Връзка м/у Воден – Авто – ЖП Транспорт);
- Яхтена зона;
- Мобилен транспортно-комуникационен подход свързан с безопасността и здравето;



Фигура 19: Въздушен изглед на района на проекта в гр. Видин

Планирането и проектирането не могат да бъдат считани за самостоятелни проекти по отношение на развитието на крайбрежна зона, Пътнически терминал и Яхтена зона. Те представляват неразделна част с по-общ контекст за града, пристанището, водната и крайбрежната зона.

Гражданите и туристите най-често се движат в близост до брега, като наблюдават водната зона и следят интересните събития, които се случват във водата. Тази основна зона за отдых в града изисква адекватни инвестиции в публичното пространство. Гражданите и туристите трябва да бъдат привлечени от качеството на публичното пространство. В много градове по цял свят се правят инвестиции, особено по отношение на обновяване / възстановяване на крайбрежните зони.

В контекста на настоящите експлоатационни нужди, както и бъдещото развитие на Пристанище Видин – център, се обръща особено внимание на безопасността и здравето както на обслужващия персонал и екипажи на корабите, така и най-вече на хилядите пътници, пристигащи като гости на града и страната.

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	60/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

В повечето случаи това са граждани на западноевропейски държави, които са свикнали както на максимална удовлетвореност от предоставяните услуги, така и на максимална сигурност в областта на здравеопазването и безопасността при бедствия и аварии – пожари, земетресения, наводнения и др. подобни.

Освен превенцията за такива събития, е необходимо са взети всички мерки за осигуряване на безпрепятствен достъп на автомобилна медицинска техника и машините на службите за Пожарна безопасност и защита на населението (ПБЗН). Това се отнася и за специализираната техника за поддръжка на съоръженията на територията на пристанището. Техническата пригодност на тези сгради и съоръжения е част от превантивната дейност за недопускане на катастрофи и бедствия.

Към службите на МВР за ПБЗН са разработени съответните планове за действие при аварии и бедствия. Те включват безпрепятствен достъп до кейовата стена през територията на прилежащите паркови алеи. Това е надлежно отразено в Генералния план и заложено в правилата за прилагането му. Основните автомобилни транспортно-комуникационни подходи са съществуващите от ул. «Дунавска», перпендикулярно и успоредно на кейовата стена и са показани на графичните материали.

2.2.1 Обща оценка и принципите за проектиране на Пътнически терминал Видин-Център

2.2.1.1 Принципи за качествено развитие на туризма

Създаването на градска крайречна зона включва максимизиране на използването на акваторията и заобикалящата я среда. Обичаен проект за крайречна зона включва недвижими имоти, където хората могат да живеят и работят, с търговски съоръжения за местни жители, работници и туристи и атрактивни обекти на открито, като например паркове, крайречни алеи и крайречни пътеки. Крайречната зона по принцип включва изграждането на съоръжения за яхтинг, други функции за отдых в крайречната зона и съоръжения за воден спорт и воден транспорт. Комплексното естество на развитието на крайречната зона изисква интегриран подход, който да съчетава въпроси и интереси на

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	61/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

обществеността, екологията, проектантско и инженерно естество, за да се постигне желаната визията и устойчиво развитие.

Философията за качествено развитие на туризма се концентрира върху постигането на интегрирано качество за посещаващите туристи като цяло (изключителни местоположения, исторически и социален контекст, фискални политики и т.н.). Качеството на живот за местното население и устойчивата стратегия на органите за местно самоуправление в идеалния случай се развиват паралелно с развитието на туризма. Философията основно се фокусира върху брегови зони за развитие, крайречни зони и съоръжения за речен туризъм. Подходът изисква интегрирането на околната среда и мерки (план) за устойчиво развитие.

Философията за качествено развитие на туризма взема предвид различни критични фактори от околната среда на крайречната зона, наречени Качествени индикатори за крайречна зона (Quality Waterfront Indicators). Самите индикатори са базирани на предварително дефинирани фактори за успех за проекти за изграждане на крайречна зона, както и на крайбрежен и речен туризъм. Туризмът е дефиниран като общ профил на търсене от страна на местните жители и жители на други населени места, български граждани и чужденци.

Качествените индикатори за крайречна зона са:

1. Наличие на яхтинг и водни спортове;
2. Богата историческа и социална култура;
3. Изключителна околна среда и възможности за интегрирана природа;
4. Качество на заобикалящите площи;
5. Чувство за необходимост от „масов туризъм“;
6. Достъпност/равнища на обслужване;
7. Положителен ефект върху качеството на живот; качеството за местното население е равно на качеството за туристите;
8. Устойчива стратегия на органите на местно самоуправление;
9. Здравословна околна среда.

Всеки от тези индикатори включва други основни фактори за успех за общи проекти за изграждане на крайречна зона, които съставляват цялостната философия на Качествено развитие на туризма. Факторите се прилагат по отношение на цялостния проект за

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	62/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

трансформация на крайречната зона на настоящия терминал „Видин-Център”, включващ градоустройствени аспекти и аспекти на проектиране.

Разделът по-долу предлага обща оценка на проекта за трансформация на крайречна зона на пристанище Видин спрямо Качествените индикатори за крайречна зона и заложените фактори за успех на развитието на крайречната зона. В тази оценка ние очакваме Възложителя да разполага с общи сведения за гр. Видин, така че фокусът наистина да бъде поставен върху качествата на крайречната зона в района на проекта.

Оценка с качествени индикатори за крайречни зони за обществен Достъп

QWI 1: Възможност за яхтинг и водни спортове: оценка – много добра

- Фактор за успех: Създаване на различни дестинации: оценка – много добра

Българското крайбрежие по река Дунав е с голяма дължина (приблизително 600 км) и предлага дълги участъци природна брегова линия. Град Видин е един от най-големите градове на река Дунав в западната част на реката. По бреговата линия в района няма много публични яхтени зони които да са със специализирани и подходящи в съответствие със съвременните функционални и нормативни изисквания.

В района на Видин е има известен брой яхти и лодки които към момента използват малки пристани. Също така има интерес към увеличаване на броя на яхти и лодки в района които ще ползват новата яхтена зона.

Вътрешните водни басейни в близост до Видин към настоящия момент не се използват за любителско плаване, тъй като нямат връзка с река Дунав.

Този фактор за успех се фокусира специфично върху околностите на Видин (българската брегова линия) и не се отнася до яхтинг мрежата извън тази зона. Това е описано във фактор за успех „Достъпност на международната водна система”.

- Фактор за успех: Разнообразие от дейности за отдых и почивка: оценка - умерена

Визията за реализиране на проекта позволява да се предостави по-голямо разнообразие за отдых и почивни дейности. Същите включват съществуващите паркове, хотели, спортни съоръжения, жилища и важните в този контекст възможности и съоръжения за яхтинг.

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	63/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

Яхтингът също е основна тема на проекта тъй като в Видин няма висока степен на развитие на яхтени съоръжения.

- Фактор за успех: Достъпност на международната водна система: оценка - умерена

Предлага се ограничен брой дестинации за чужбина. На север румънското крайбрежие предлага няколко дестинации за яхтинг. Друга възможна дестинация е и Сръбската част на река Дунав.

QWI 2: Богата историческа и социална култура:

много добра

- Фактор за успех: Социално-културната идентичност, културното наследство и специални събития: – оценка: много добра

Регионът е изключително богат на културно – историческо наследство.

Историческата и социално-културната идентичност на Видин е основно свързана с туризъм, развлечение и култура. Театри, изложби, концерти и ориентирани към туристите атракции са добре представени във Видин.

Историческите забележителности са средновековната крепост "Баба Вида", останки от Римската крепост Бонония, римска баня и др. (подробно описание е дадено по-горе в частта констатации).

QWI 3: Природни зони и възможности за интегриране на природата: оценка - отлична

- Фактор за успех: Достъпност на природните зони: оценка - много добра

Градът е интегриран в бреговия ландшафт на река Дунав, с много естествени зелени брегове. Бреговата крайречна зона на Видин се използва като парк и има функция като важна почивна дестинация. Това създава възможности за приятно прекарване сред природата и ще образува посетителите по отношение на нейното опазване.

QWI 4: Качество на заобикалящата площ: оценка – много добра

- Фактор за успех: Информация и съоръжения, които помагат на посетителите да взаимодействат с естествената среда: оценка – много добра

Пристанищната крайречна зона е най-доброто място в града за развлечение и за приятно прекарване на предлаганите в града туристически и развлекателни съоръжения. От

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	64/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

пристанищната крайречна зона вие имате пряк достъп до центъра на Видин и основните връзки на обществения транспорт. Тази област обаче понастоящем не е добре реализирана чрез туристически информационни центрове и не показва ясна пространствена структура, която да помогне на туристите да намерят указания за стигане до интересни локации.

- Фактор за успех: Запазване на открити, незастроени зони, включително изградени от човека ландшафти: оценка – много добра
- Крайречната зона обхваща и пристанище „Видин-център”

QWI 5: Чувство „масов туризъм“/„пре-застроеност“: и оценка - отлична

Въпреки относително малкия размер на крайречната зона, тя ще се превърне в централна зона за Видин по отношение на текущите стратегии за развитие. Това е зона за почивка на местните жители и зона, в която те могат да прекарват своето време за отдых. Крайречната зона е дестинация за круизни и други видове туристически атракции. Архитектурата в „Човешки мащаб“ създава уютна атмосфера и топло посрещане. Към настоящият момент липсва възприемане за масов туризъм, тъй като понастоящем не се осъществява масов туризъм. Привличането на повече хора към обекта на текущия проект ще изисква подобрене на съоръженията, по отношение едновременно на обем и качество.

Мащабът и уютът на проекта стоят в основата на неговия успех. Релаксиращата атмосфера е подсилена от пейзажа и креативното разположение на сградите и публичното пространство. Генералният план предлага мащабни решения като запазва пристанищната атмосфера и цели устойчиво планиране, което да бъде актуално в продължение на десетилетия.

QWI 6: Лекота за достъп, придвижване и ниво на обслужване: оценка – много добра

- Фактор за успех: Безпрепятствен публичен: оценка – много добра

Крайречните зони са успешни ако се харесват на голяма част от общността на местните жители и на туристите. Следователно е важно да се предостави добър публичен достъп до големи площи от крайречната зона, така че хората могат да се наслаждават на крайречната зона и свързаните с нея дейности. Трябва да има баланс между публичния достъп и изискванията за уединение и мерки за сигурност (за круизната (пасажерска) зона и яхтената зона).

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	65/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

Поради своята локация в настоящата пристанищна зона, публичните транспортни мрежи в града и покрай крайречната зона са добре интегрирани, което създава приветлива атмосфера на обекта.

В новия генерален план достъпът, придвижването и обслужването са съобразени със съвременните изисквания за такава зона. Подсигурен е достъп до крайречната зона от градския парк, от ЖП и автогарата и централната градска зона. Всички зони в плана са със свободен и лесен достъп на пешеходци и където е необходимо е осигурен и автомобилен достъп.

- Фактор за успех: Проектиране и планиране на сгради, които да са включени в публичното пространство: оценка - умерена

Сградите и територията на проекта представляват пристанищна зона. Понастоящем сградите, настилките и част от пристанищните конструкции са в сравнително лошо състояние.

При проектирането и разработването на пристанищната зона се предвижда запазване на съществуващите сгради и няколко нови такива.

- Фактор за успех: Паркове за създаване на дестинации: оценка – много добра

Визията за генерален план предвижда запазване и използване на съществуващия публичен парк, детски площадки и градски забележителности, които да свързват съществуващата крайречна алея с публичните мрежи на града.

- Фактор за успех: Поддържане на различни видове транспорт и ограничаване на достъп на превозни средства: оценка - умерена

Цялата крайречна зона е парково озеленена. Налични са паркинги зад крайречната зона (в уличните подходи), които привличат туристи и активират зоната.

- Фактор за успех: Наличие на различни видове обществен транспорт: оценка - много добра

В планът е предложено да се създаде ясна пространствена инфраструктура за създаване на пряк достъп до зоната за отворен достъп и до речната гара от центъра на града, градския

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	66/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

парк, от ЖП и Авто гарите във Видин. Това ще бъде от полза за местните жители, туристите и посетителите които пътуват с яхта или круизен кораб от или до гр. Видин.

QWI 7: Интегрирана активност, качество и стандарт на живот: оценка – много добро

- Фактор за успех: Насърчаване на целодневна активност в зоната чрез създаване на добро съчетание от жилищни сгради и съоръжения за отдых: оценка - умерена

По настоящем крайречната зона е малко посещавана.

Визията за генерален план е да се генерират повече дейности през деня и по време на всички сезони. Създаване на още различни туристически атракции, зона за отдых, публични съоръжения и др. Чрез подобряване на смесеното предназначение на тази зона може да се генерират рентабилност и постоянни приходи.

QWI 8: Устойчива стратегия на местно управление: оценка – много добра

- Фактор за успех: Създаване на споделена визия на общността за крайречната зона: оценка - много добра

Територията на крайречната зона служи като проект, който интегрира многообразие от дейности, идеи и човешки интереси в единна визия за крайречната зона. Проектът подобрява публичната достъпност и увеличава стандарта на живот на гражданите и гости на град Видин.

- Фактор за успех: Гаранция, че новото изпълнение съответства на визията на обществеността: оценка – много добра

Развитието на пътническият терминал, който е част от крайречна зона ще предостави възможности за отдых и почивка в града, с фокус върху туризма, отдых и развлечения.

- Фактор за успех: Създаване на добра стратегия за управление: оценка – умерена

Постоянното управление е от съществена важност за поддържането на крайречните зони и провеждането на многообразни дейности и събития през годината. Ефективен план за крайречната зона, включително регулярно провеждани мероприятия и дейности, яхтинг, музикални и спортни събития ще оказва влияние върху обществеността и придава на мястото уникален характер.

QWI 9: Здравословна околна среда: оценка – много добра

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	67/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

Безопасността е основен компонент за реализирането на проекта. Публичните пространства трябва да имат високи показатели за социална безопасност и ниска престъпност.

Другият ключов фактор са екологичните съображения и чистотата. Здравословната околна среда означава добри комунални услуги и липса на замърсяване в крайречната зона. Зоната е разположена така, че да има директен достъп до пристанището, което означава, че околната среда може да бъде засегната от действия и събития на пристанището.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ:

- **„Човешки мащаб“ на генералния план**

Със своята уникална архитектура, крайбрежната зона и паркът в човешки мащаб е основна силна страна този район на гр. Видин. Вече е изградена Речната гара и инфраструктура. Реновацията на Речната гара ще създаде благоприятна атмосфера, която да подхожда на идентичността на пристанищната зона.

- **Цялостна крайречна зона**

Цялостните крайречни зони са подчертани от пространствени, инфраструктурни характеристики, които се отличават от заобикалящото ги пространство. Инфраструктурата прониква в/или очертава границите на зоната. Пътуването от и до крайречна зона дава на посетителя усещането, че навлизат в пристанищната крайречна зона на Видин.



част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	68/133

Правата върху този документ и информацията в него са запазени. Размножаването, използването или разпространяването за трети страни без специални пълномощия е строго забранено.

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

- **Изграждане на яхтена зона**

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

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

Икономическият ефект от тази допълнителна услуга ще увеличи обхвата на услугите, предоставяни от пристанището, с което неговото място на картата на речните пътища на Европа ще бъде допълнително затвърдено като една широкообхватна дестинация, даваща множество и различни възможности за речен туризъм.

- **Ограничени дейности**

Туристическите обекти са атракции за местните хора и за туристите в крайречната зона. При липса на стратегическо планиране и разнообразие на търговската дейност, в крайречната зона има пикове и падове. Бъдещият план за крайречната зона предвижда да подобри дейностите през всички часове на деня и всички сезони, за да развие зоната за повече обществени дейности, за отдых и развлечения и търговска дейност.

- **Речна Гара**

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	69/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

Липсва връзка с железопътната гара, автобусната мрежа или друга публична транспортна инфраструктура от и до речна гара. Реконструкцията на сградата и оптимизирането ѝ, предлага допълнителни възможности за бизнес и дейности, когато на терминала няма круизен кораб, може да представлява възможност за превръщане на сградата на речната гара в атрактивно място и да генерира допълнителен бизнес и приходи.



По-добрата връзка между терминала и крайречната зона може да се превърне в добра възможност за подобрене на повече дейности в крайречната зона. Трябва да бъде изградена подходяща туристическа инфраструктура и търговски съоръжения на входа, където туристите навлизат в крайбрежната зона.

2.2.2 Прогноза за търсене на яхтени пристанища

- Глобални пазарни тенденции:

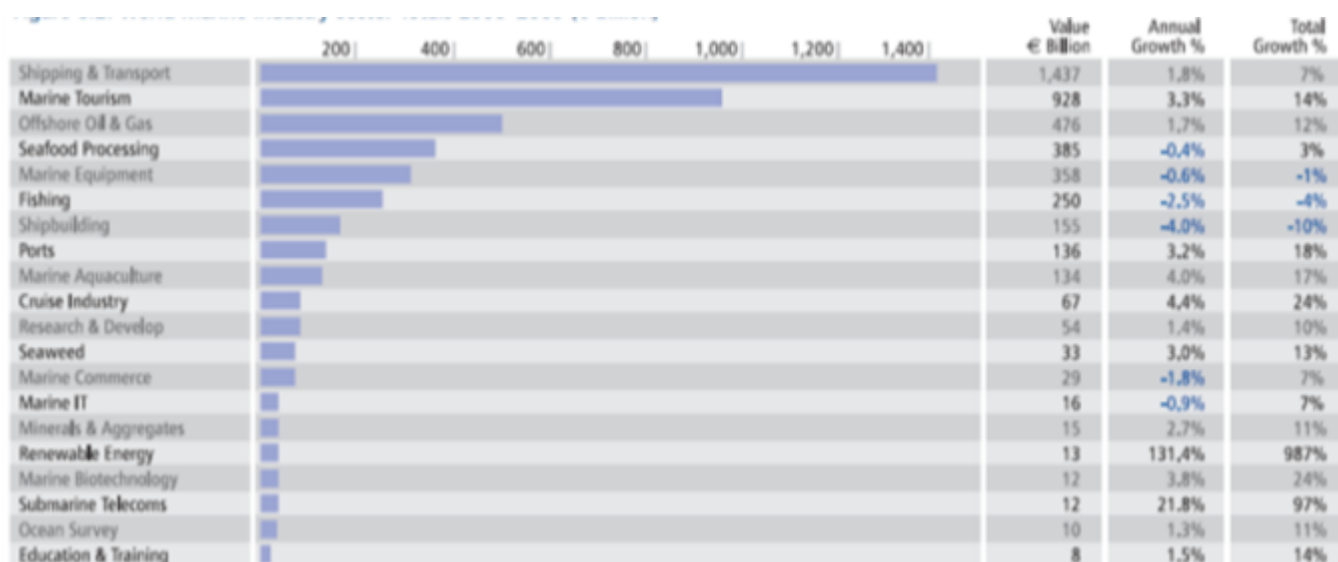
Глобалният яхтинг пазар е внушителен по размери и с растеж по отношение на абсолютната си стойност. От всички сектори от промишлеността, свързани с морската и речната среда, сектора за морски и речен туризъм е на второ място по отношение на стойността си, като възлиза приблизително на 200 милиарда евро годишно (включително приходите от круизен туризъм). Неговият растеж показва стабилни резултати приблизително 3%. Този резултат бележи промяна след 2009 г. поради ефекта от глобалната икономическа криза.

Прогнозите на ICOMIA, на базата на техните изследвания в 35 държави показват, че в абсолютно отношение яхтинг индустрията бележи спад между 20 и 30% в Европа и до 70% в САЩ поради глобалната икономическа криза. От 2012 г. се наблюдава увеличение на тези стойности, приблизително 10% растеж годишно за цялата индустрия в САЩ, както и стабилизиране на пазара в Европа.

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	70/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

Таблица 7: Пазарни прогнози на ICOMIA



Основният растеж е генериран в новите яхтинг региони, като например Азия и Близкия Изток, докато пазарите в Европа и в САЩ показват проблеми и известен спад.

Потенциал за яхтинг пазара в България:

От перспективата на възможностите за използване на яхти, българската брегова линия предлага отлични възможности за яхтинг туризъм. В сравнение с Черноморието и дестинации като Гърция и Хърватска, яхтинг сезонът по река Дунав може да предлага различен вид туризъм и дестинация.

Понастоящем по бреговете на българското крайбрежие на Река Дунав няма развити яхтени зони което представлява уникална възможност гр. Видин да е пръв в предлагането на такава.

През 2007 г. Българската федерация по ветроходство прави прогноза, че през следващите 10 години България ще има 15 нови яхтени пристанища с общ капацитет за акостиране между 2 000 и 4 000 яхти. С развитието на яхтени пристанища, България ще се превърне в конкурентоспособна яхтинг дестинация. (Източник:

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	71/133

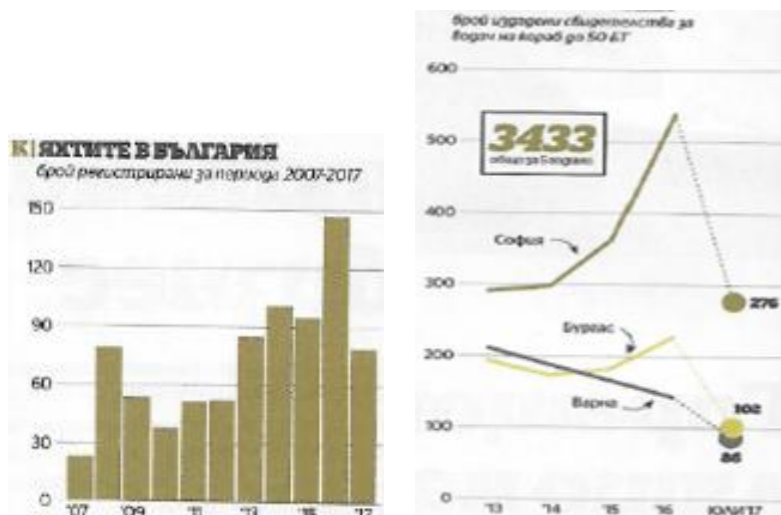
“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

www.myyachtregistration.com). Тези прогнози са основно за черноморския район, но част от тези яхти се очаква да са и по река Дунав и района на Видин.

- Брой яхти

В последно време България се възстановява от икономическата кризата и яхтинг секторът расте с високи темпове. По данни на Изпълнителна Агенция „Морска администрация“, всички плавателни съдове в България са:

- Общият брой лодки за отдих, регистрирани в България до 2014 г. е 1 566. От тях 859 са моторни лодки, а 262 са ветроходни лодки.
- През 2014г. са регистрирани 101 нови лодки, от които 73 моторни и 28 ветроходни лодки (ръст 6.5%).
- През 2015 г. са регистрирани 96 нови лодки (лодки с дължина над 7 м.) (ръст 5.8%).
- През 2016г. са регистрирани 149 нови лодки (лодки с дължина над 7 м.) (ръст 10%).
- През 2017 г. са регистрирани 80 нови лодки до началото на месец юли 2017 г. (лодки с дължина над 7 м.)



Фигура 20: Брой нови лодки, регистрирани в България за периода 2007 – 2017 г. и регистрирани лицензи за ветроходно плаване за лодки до 50 DWT (източник: Морска Администрация – цитат „Капитал“, бр. 14-20 VII 2017 г.)

- По прогноза, броят лодки за отдих в Видин е между 20 до 40 бр.

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	72/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

Според последни данни, представени във фигурата по-долу, има голямо увеличение в издадения брой лицензи за ветроходно плаване от Морска Администрация. Това е знак за голям интерес и възможно голямо увеличение на собствеността на лодки за отдих.

Последно по ред, но не и по значение – понастоящем няма добре развити или дори няма съществуващи съоръжения за яхти в някой туристически райони. Когато такива съоръжения и услуги бъдат налични, това със сигурност ще увеличи броя яхти. Особено след като новата крайбрежна зона бъде развита като нова дестинация, като пътническа и яхтена дестинация, ние очакваме нисък до среден ръст на пазара.

Предвид икономическата и демографската обстановка, условията за използване на яхти и други условия се предоставя следната прогноза за търсене, базирана на бавен и умерен растеж на съществуващия яхтен план и налично пространство за акостиране на място в яхтената зона:

Таблица 8: Прогнозно търсене за кейови места в Яхтена зона

Година	2025 г.	2030 г.
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

**Дължина на лодките/яхтите от 3 до 20м*

Това води до изискване за първа етап на строителството на новата яхтена зона да е с 20 места, на втори етап 40 места и да се предвиди увеличение в бъдеще. Поради различното естество на собствеността и използването на съответните яхти, може да има разделение в плана на яхтената зона в специфичните области както следва:

- **Комбинация от места за лодки и яхти:**

Съчетанието на яхти за съставянето на плана на яхтената зона е базирано на наличните лодки и изследване на яхтения пазар в България, и нашата преценка на базата на опита от практиката за стандартни пропорционални разпределения от подобни проекти.

Ние предлагаме да няма разделение на яхтените места в ситуационен план и схемата на местата за лодки по категории в зависимост от размера. Предлага се яхтените места да са универсални и на тях да могат да застават както малки лодки с дължина 3.0 м, така и по големите яхти с дължина 20м.

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	73/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

Основната група потребители остава да е за лодки с дължина между 3 – 20 м. Тези яхти са достъпни за групата от хора със средни доходи и ще бъде причина за голям обем търсене на кейови места за в бъдеще.

Съоръжения за паркиране и офис за управление на яхтената зона:

Непосредствено до яхтената зона се предвижда офис към яхтената зона с яхтен клуб, санитарни помещения, тоалетни и душеве. Това могат да бъде малка масивна сграда или тип мобилни офиси.

Зона за паркинг: Паркинг трябва да бъде осигурен в близост до яхтената зона на имот на обекта или на съседен общински имот. Паркинг ще бъде предоставен само за частни собственици на яхти, персонал на яхтената зона персонал ангажиран с туризъм / продажби / екипаж. Всички други паркинги (за посетители) трябва да бъдат изградени на друго място в зони извън границите на този проект. Изисквания за паркиране: частни яхти: 1 паркоместо за 2 кейови места. Туристически яхти / чартърни яхти: 1 паркоместо на яхта. Паркинг за посетители: няма.

Таблица 9: Изисквания за паркиране

Година	2025 г.	2030 г.
Изисквания за паркиране	12	24
Изисквания за площ:	360 m ²	720 m ²

- **Прогнозни корабопосещения и брой пътници:**

В съответствие с прединвестиционното проучване, резултатите за прогнозираните корабопосещения и пътници за обслужване са показани в следващата таблица:

Таблица 10: Прогнози за корабо-посещения и обработени пътници

Година	Средно 2015-2022	2023	2024	2025	2030	2035	2040	2045	2050	2055	2057
Брой корабни посещения	288	322	361	404	712	1 222	2 059	3 024	3 696	3 981	4 102
Брой Пътници	36241	40590	45460	50916	89731	153938	259 395	380 973	465 643	501 630	516 791

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	74/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

Обслужването на круизни пътници предполага за тази цел да бъдат оборудвани допълнително 1 или 2 специализирани понтонa, като при създаване на необходимите условия броя на обслужваните круизни пътници през следващите 8-10 години да не спада под 20 хиляди годишно.

- Разчетни кораби:

Съгласно правилата за плаване по река Дунав и специалните препоръки на Дунавската комисия към компетентните власти на крайдунавските държави за прилагане на основните положения за плаване по реката - чл. 3.10, т. 4 - тласканите състави, на които размерите по дължина не превишават 110 м и по широчина 12 м, както и съгласно чл. 3.11, т. 4, свързаните групи, на които максималните размери по дължина не превишават 110 м, и по широчина 12 м, се приемат като единични моторни кораби с тези размери.

Независимо от това в последните години се наблюдава повишаване големината на пътническите кораби, като по информация от пристанищния оператор на пристанищен терминал Видин – център се очакват Круизни кораби с дължина 135 м и широчина 22 м.

Таблица 11: Разчетни кораби за всяко корабно място

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

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	75/133

2.2.3 Функционално Зониране и Принципи при разработка на генерален план

- **Визия за крайречната зона на град Видин:**

Както е посочено по-горе, крайречната зона на Видин може да се превърне в голяма дестинация за чуждестранни и български туристи и местни жители. Като надгражда над историята на града в културно, природно, туристическо отношение и по отношение на пристанището, текущата атмосфера в крайречната зона и качеството на заобикалящите зони, крайречната зона може да бъде изпълнена по такъв начин, че да се превърне в централна част от града. Крайречната зона има възможност да подобри публичния достъп до града, плажа, яхтената зона и средствата за публичен транспорт чрез разработване на пространствен план за мултифункционални зони и (емблематични) сгради.

От гледна точка на яхтинга, крайречната зона предлага възможност за изграждане на адекватни съоръжения за яхтинг във Видин и в по-широкия регион. Яхтената зона ще се превърне в голяма яхтена дестинация в региона.

- **Изпълнение на „Единна“ крайречна зона**

За да характеризираме проекта за генерален план от историческа гледна точка, ние сме разработили крайречната зона като „единна крайречна зона“, така че да подобрим характеристиката на пристанището и да разграничим тази зона от другите зони в града.

Пространствените граници на „единната крайречна зона“ са силни и доминантни. Пространството между единната зона и заобикалящият я контекст е запазен за различни съоръжения и озеленяване. Архитектурата, мащабът и ориентацията на сградите се отличава от този на заобикалящата градска среда. Съоръженията на яхтената зона и на пътнически терминал се вписват добре в околната среда.

Проектирането на публичното пространство в генералния план е базирано на очакваното усещане / възприятие на „човек намиращ се в района на проекта“ (поставяме се на мястото на човек разхождащ се в района на проекта). Следвайки мрежата от пътеки и идентифицирането на чувствата, „аромата“, визуалните импресии и възприемания, които хората трябва да запомнят, е от полза за проекта. В този смисъл архитектурата на сградите в района на проекта вече не е крайната цел на проекта, а по-скоро част от неговата цялост.

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	76/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

Архитектурният обект не е предназначен да послужи като „атракция” в границите на комплекса, а да бъде част от цялостната градска крайречна зона.

- **Речна Гара / Пътнически терминал – интегриране на крайречната зона**

Важно е да се гарантира интегрирана връзка между пътническия терминал и крайречната зона. Пристигащите круизни туристи трябва да бъдат насочени от сградата на терминала по крайречната зона до центъра на града, плажа или яхтената зона. Чрез подобрене на крайречната пешеходна мрежа ще бъде генерирана по-висока туристическа стойност, чрез предлагане на възможности и стимул за (нови) бизнеси, ресторанти и други търговски дейности. Разширената и добре интегрирана мрежа на крайречната зона ще се превърне във връзката между сушата и водата. Тя ще свързва различните планове и дейности за крайречната зона, които градът предлага и ще предостави на хората преживяването на различните гледки от плажа, пристанището, сградната архитектура и градския пейзаж.

- **Публичен достъп:**

Публичния свободен достъп до крайречната зона е един от основните фактори за успех за привличане на повече посетители и туристи. Основната структура на генералния план е сливането на туристическата, обществена, яхтена и пристанищната инфраструктура с атрактивни търговски дейности по цялата крайречна зона и центъра на града.

Крайречна 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, пътнически терминал, кейови места за пътнически кораби, яхти и други търговски съоръжения.

- **Изграждане на яхтена зона**

Предвидена е една обособена функционална яхтена зона в крайречната зона. Кейовите места (лодко-стоянките) на тази зона ще са лесни за пешеходен и автомобилен достъп.

- **Сгради в крайречната зона и целогодишни дейности:**

В генералния план предлагаме всички сгради по крайречната зона да се предвидят така на следващите етапи на проектиране, че да добавят икономическа стойност и привличане

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	77/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

на публични дейности целогодишно като се предвиди съчетание на търговски и публични начини на употреба.

Дейности на закрито с отличен изглед към крайречната зона са също толкова важни, колкото изграждането на тераси и инфраструктура за поддържане на дейности на открито. По време на дни с валежи и зимните месеци, дейностите в сгради и на закрито трябва да бъдат атрактивни и привлекателни при целогодишни условия, с цел постигане на по-висока икономическа полза и по-висока степен на използване на публичните съоръжения.

Съответно архитектурния стил на сградите, интериора, както и техния търговски план трябва да добавят стойност и да се превърнат в голяма атракция в гр. Видин.

2.2.4 Генерален план на пътнически терминал Видин-Център

Долната фигура показват генералният план на Пристанище „Видин-Център“. Генералния план е показан и в чертежите.

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	78/133



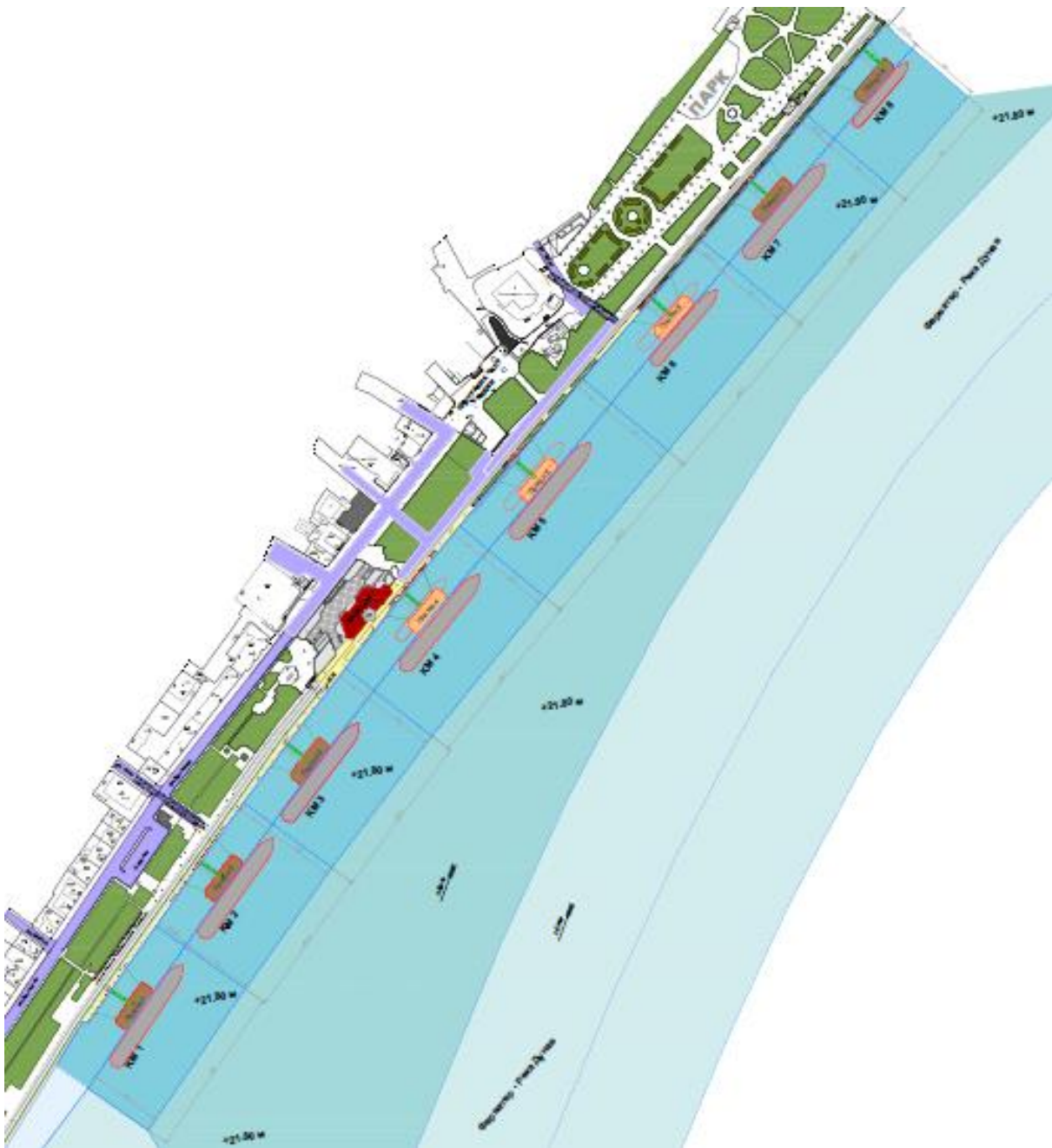
Фигура 21: Генерален план на Пристанище Видин-Център

Предвиждат се следните зони и функции на територията на Пристанище Видин-Център:

1. Пътнически терминал – Интегриран с крайбрежната зона (Връзка м/у Воден-Авто-ЖП Транспорт);
2. Яхтена зона;
3. Мобилен транспортно-комуникационен подход свързан с безопасността и здравето;

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	79/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД



Фигура 22: План за функционално зонирание Пристанище Видин-Център – Пътнически терминал

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	80/133

Правата върху този документ и информацията в него са запазени. Размножаването, използването или разпространяването за трети страни без специални пълномощия е строго забранено.



Фигура 23: План за функционално зонироване Пристанище Видин-Център – Яхтена зона

2.2.4.1 Пространствен план

Генералният план демонстрира, че крайречната зона има потенциал да се възползва успешно и разнообразно като интегрира икономическите амбиции с местните традиции, култура и развлечения. Този план е компактен но в същото време емблематичен и подходящ за общата инфраструктура с по-висока степен на интеграция.

Този генерален план трансформира пристанищната крайречна зона в една архитектурна забележителност на крайречна градска зона на града.

Основните пространствени структурни елементи за разработването на генералния план са базирани на следните принципи:

- Пространствено развитие на града със лесен достъп от центъра на града, от парка и от ЖП и Авто гарата.
- Изграждането на плаваща яхтена зона и други съоръжения за атракции и туризъм.

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	81/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

- Озеленяването е важна характеристика на публично пространство, което ще даде на зоната за обществен достъп идентичност и качествено място за отдих, развлечения и туризъм.
- Интеграция на крайбрежните алеи, съществуващия градски парк с пътническия терминал, яхтената зона

2.2.4.2 Генерален План – Яхтена Зона

В ситуационния план за яхтената зона се предвиждат кейови места за стандартни яхти и лодки с дължина от 3 до 20 м.. Капацитетът на яхтената зона е между 50 и 85 бр. яхти в зависимост от това дали яхтите са предимно малък размер или голям размер. 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 подечни съоръжения. Предвижда се изваждането на а яхти и лодки да е на слип (рампа) извън яхтената зона.



Фигура 24: Визуализация на Яхтена зона Видин-Център

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	82/133

Правата върху този документ и информацията в него са запазени. Размножаването, използването или разпространяването за трети страни без специални пълномощия е строго забранено.

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

2.2.4.3 Принципи при разработване на генерален план

Разработването на интегрирания вариант е базирано на следните допускания:

- Публичен достъп по цялата крайречна зона. Яхтите и пътническият терминал стават част от преживяването на крайречната алея и на крайречната зона.
- Мобилен транспортно-комуникационен подход свързан с безопасността и здравето
- Плаващи понтонни конструкции с цел защита от вятър и вълни (предвид голямата дълбочина на водата). Гъвкаво разположение на понтоните и възможност за изваждането им през зимните месеци при ледоход и високи приливни води
- Зона запазена за безопасна навигация на круизните кораби, влизащи и излизащи от пристанищния басейн.
- Планът за лодко-места на яхтената зона е направен на базата на предварителното изследване на яхтения пазар.

2.2.4.4 Съоръжения на яхтените зони

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

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

Таблица 12: Разграничение между съоръжения на обекта и съоръжения извън обекта

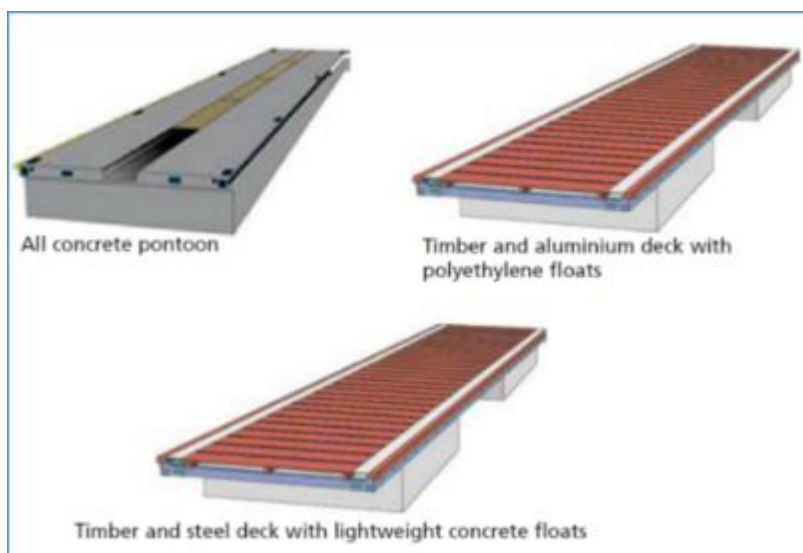
На обекта	Извън обекта
<ul style="list-style-type: none"> • Водоснабдяване; • Електроснабдяване; • Доставка на гориво; • Товаро-разтоварна рампа/хелинг; • Офис сграда (малка) (вкл. малък склад, Яхт клуб, кафе / ресторант, санитарни възли – тоалетна и баня); • Паркинг. <p>*Предвижда се горната сграда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

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	83/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

Плаваща понтонна конструкция

Плаващите понтони се предлагат в широка гама от размери и форми, като са подходящи за плавателни съдове, вариращи от малки канута до океански траулери. Сглобяеми понтони от бетон или комбинация от дървен материал, стомана, бетон или подсилени с влакна полимери се изработват от редица производители. Размерите обикновено варират от 6 до 30 метра дължина, при 1.5 до 3.5 метра ширина. Всички понтони трябва да бъдат монтирани в защитени води с малко или без течения и движения на вълните.



Фигура 25: Варианти за плаващи понтони

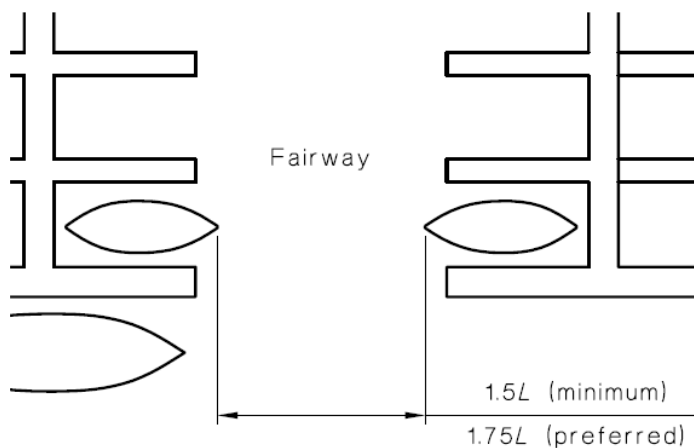
Препоръчвано решение:

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

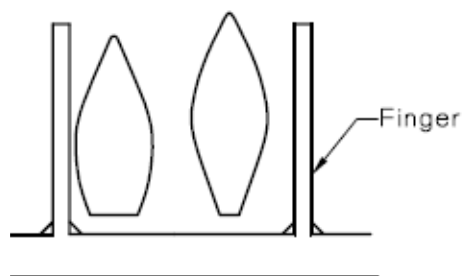
- Значителната и варираща дълбочина на водата – това оскъпява значително фиксираната пирсова конструкция;
- Плаващите понтонни конструкции лесно могат да се разширяват при разрастване на пазара;
- При необходимост конфигурациите могат лесно да се променят;
- Понтоните ще могат да се изваждат през зимните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

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	84/133

Ширина на фарватера



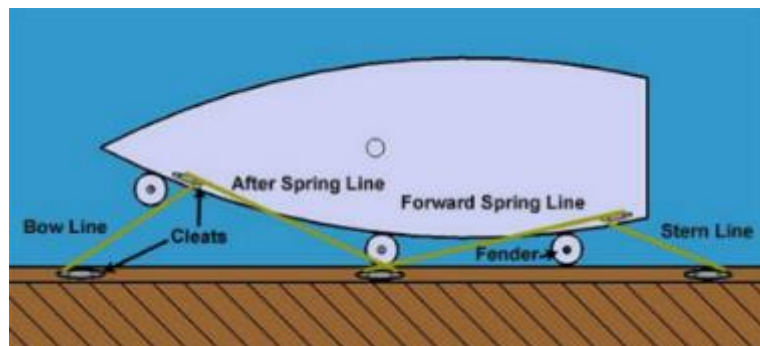
Фигура 26: Двойни кейови места с тесни пирсове



Фигура 27: Размери на кейовите места при двойни кейови места

- Дължина на яхтата 5-10 m: 9.0 m (между тесните пирсове)
- Дължина на яхтата 10-15 m: 11.0 m (между тесните пирсове)
- Дължина на яхтата 15-20 m: 12.4 m (между тесните пирсове)

• Акостирание на яхти



Фигура 28: Принцип на акостирание на плаващ понтон (фендери и боларди)

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	85/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД



Фигура 29: Колонки за електро захранване и водоснабдяване

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

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

**ЗАБЕЛЕЖКА: Възможността, необходимостта и начина на Ел. 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 Ел. и Водоснабдяване трябва да гъвкави и да имат възможността лесно да се местят и изваждат за зимния период.*

- **Видове понтони и системи понтони**

Различните структурни елементи на яхтената зона ще бъдат разгледани по-подробно в следващите раздели. За изграждането на яхтената зона се предлага да се изградят пирсове на базата на модулно решение с плаващи понтони, с практически не изискваща поддръжка алуминиева рамка, устойчива спрямо корозията на водата, която е подходяща за използване в защитени зони и пристанища.

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	86/133



Фигура 30: Пример за плаваща понтонна система

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

Облицоване:

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

• Понтонна анкерна система

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

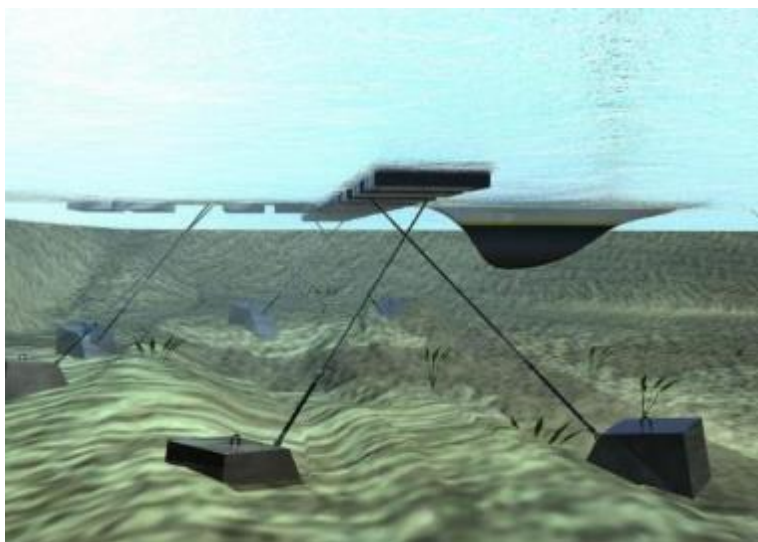
Закотвящи системи от Seaflex:

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

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	87/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

е обвита със специално преплетен вътрешен слой и външен слой от каучук. Когато се подложи на натиск, преплетената корда се стяга около каучуковата, за да смекчи водното движение към доковете. При системата Seaflex е осигурено постоянно дърпане надолу, което стабилизира понтоните хоризонтално и позволява вертикално движение по време на приливите и отливите.



Фигура 31: Пример за Закотвящи системи от Seaflex

Важен параметър е ъгълът на анкерното въже. Разположението и ъгълът на въжетата не трябва да намаляват допустимото газене на яхтите.

Закотвено задържащо устройство

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

• Тесни пирсове

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

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	88/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

- **Рампа на яхтената зона – мостик за достъп**

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

- **Наклон на рампата на яхтената зона:**

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

Единият край на рампата е свързан с плаващите понтони и следва приливно-отливните нива. Другият край е закрепен към стената на кея на фиксирано ниво. В определени моменти, наклонът на рампата може да е по-малък от 12%, като при средното ниско ниво на водата следва да бъде не повече от 12%. Дължината на рампата зависи от нивото на връзката с кея, свързана с най-ниското понтонно ниво и максималния наклон. Точното проектно решение и дължината на мостика за достъп следва ще се определи в идейна и/или техническа фаза на проектиране.

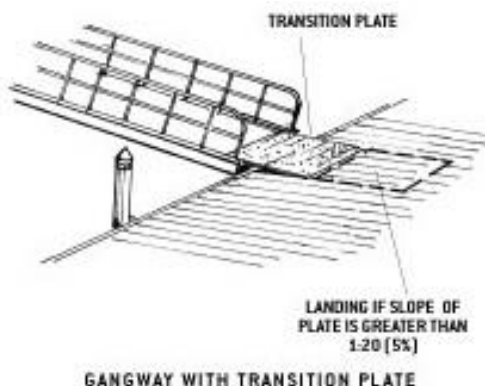


Фигура 32: Разполагане на мостика за достъп

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	89/133

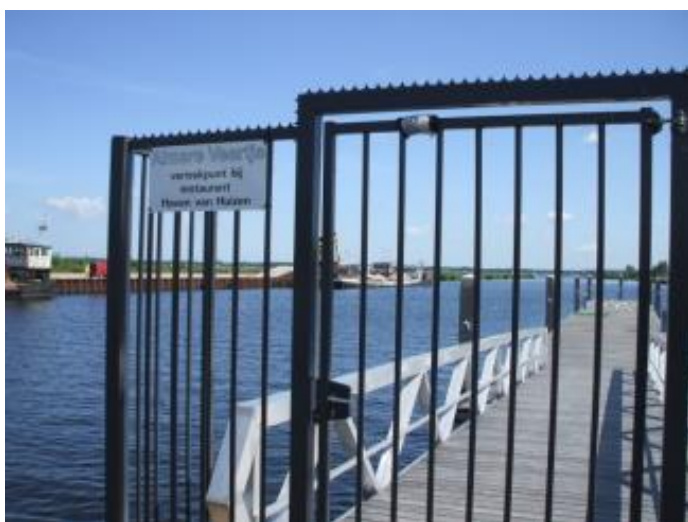
“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

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



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

Ограничен достъп: За да се контролира достъпа на неканени гости, се препоръчва да се изгради ограда между рампата и кея.



Фигура 33: Пример за ограда на входа на пешеходен мост към Яхтена зона.

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

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	90/133

Правата върху този документ и информацията в него са запазени. Размножаването, използването или разпространяването за трети страни без специални пълномощия е строго забранено.

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

- **Изисквания за Електро и Водоснабдяване и противопожарна системи**
- **Изисквания за Електроснабдяване от брега:**

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

Таблица 13: Изискванията за електричество в яхтената зона

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

Общото необходимото електроснабдяване съгласно настоящия анализ е 540 kVA. Вземайки предвид реалистичния фактор на едновременност от 0.7, максималното потребление на електричество, което следва да бъде подавано от брега се прогнозира да е **378 MVA**.

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

- **Водоснабдяване от брега:**

Изводите за водоснабдяване (кранове и маркучи) варират от 19 mm (¾-inch) за п-малките яхти, и стигат до 25 mm (1-inch) за по-големи супер-яхти.

Алтернативно могат да се използват няколко 13 mm (½-inch) или 19mm (¾-inch) извода. Обикновено, един и понякога два крана / маркуча се осигуряват за всяко кейово място. Изводите за водоснабдяване често се включват в колоната за електроснабдяване, въпреки че все по-често се наблюдава тенденция за осигуряване на отделни колонки за водоснабдителни услуги поради съображения, свързани с безопасността. Снабдяването с питейна вода обикновено се предвижда да е 100 литра на лице на ден. Общото дневно потребление на плавателен съд докато е на кейово място може да бъде много по-голямо поради ползването за миене от персонала и други употреби, особено през чартърния / туристически сезон.

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

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

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	91/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

Противопожарни системи:

Пожарогасителни системи включват пожарни хидранти с работно налягане, вариращи от 415 до 1380 кРа (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 пiana и водоизточник.

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

Интернет и Wi-Fi:

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

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	92/133

2.3 ЧАСТ "КОМУНИКАЦИОННО-ТРАНСПОРТНА"

2.3.1 Вътрешната железопътна мрежа

В Пристанище Видин-Център не се предвижда нова вътрешна железопътна мрежа.

2.3.2 Вътрешните автомобилни пътища и подходи

Публичния достъп до пристанище Видин-Център е един от основните фактори за успех за привличане на повече посетители и туристи. Основната структура на генералния план е сливането на туристическата, обществена, круизната, яхтена и пристанищната инфраструктура с атрактивни търговски дейности по цялата крайречна зона. Новата крайречна зона ще подобри възприятието на обществеността относно града, залива и пристанището и ще предостави публичен достъп за всички.

Крайречната алеята ще бъде достъпна за пешеходци, велосипедисти, автобуси и автомобили за осигуряване на достъп до кейовите места на пътническия терминал и кейови места на яхтената зона и др.

Пешеходният достъп до крайречната зона и пътническия пристанищен терминал е свободен и може да се осъществява от цялата дължина на улица "Дунавска" и от парка.

Генералният план на Пристанище Видин-център предвиждат 4 основни автомобилни/автобусни пътни подхода (съществуващи):

- 1. 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.
- 2. Подход 2:** Подход в от улица "Дунавска" - продължение на ул. "Бдин". Този подход е предназначен както за пешеходци идващи от центъра на града, ЖП и Авто гарата, така и за автомобилен транспортно-комуникационен подход, свързан с безопасността и здравето (при спешни случаи).
- 3. 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.
- 4. 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.

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	93/133

2.4 ЧАСТ "ТЕХНИЧЕСКА ИНФРАСТРУКТУРА"

2.4.1 Мрежи и съоръжения на електроснабдяването

Пристанищният терминал е електрооснабден.

В оперативната сграда с трафопост е разположен трансформатор маслен 400 kVa с инвентарен номер от САП 2041500000. Дата на въвеждане 04.06.2004 г. В добро състояние е.

Силов трансформатор 10/0,4/630 kVa - с инвентарен номер от САП 2041500039
МКТП 10/0,4 kV - с инвентарен номер от САП 2032500007

На територията на пристанищния терминал са изградени още:

- 4 бр. разпределителни ел. табла, ниско напрежение за корабни места №№ 2, 3, 4, и 5. Таблата са в добро състояние.
- Ел. захранване на корабно място № 2 – тип на кабела AL/R 4x 25 кв.мм. с дължина 35м, в много добро състояние.
- Въздушно Ел. захранване – тип АСШ, обща дължина 400 м., в добро състояние.
- Кабелно Ел. захранване - тип ШКПТ, обща дължина 400 м, добро състояние

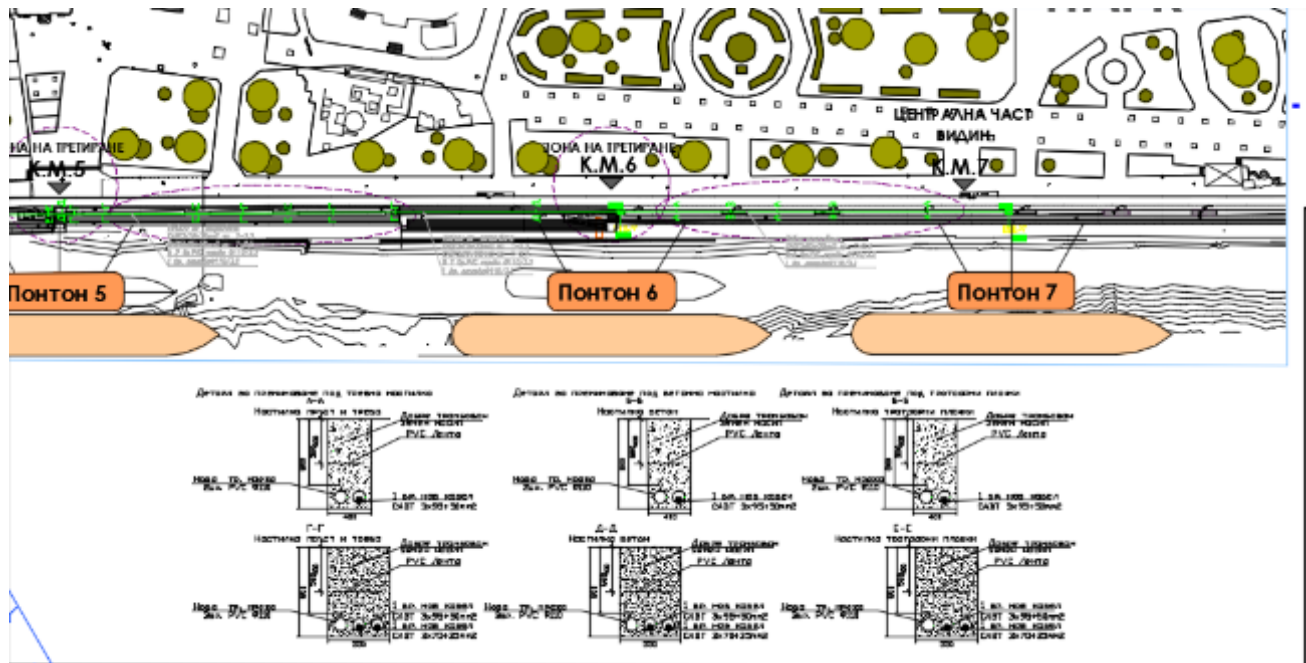
По кейовата стена в участъка от „Речна гара“ до местността „Телеграф капия“ е изградена осветителна мрежа от стълбове за парково осветление, захранени от въздушна кабелна мрежа, с декоративни елементи и стоманобетонни стълбове, на които са монтирани осветителни тела. Електрическата мрежа е подземна.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

С реализираната през 2022 г. обществена поръчка с предмет „Подобряване на проектните параметри на пристанищната инфраструктура, обслужваща корабните места в участъка от "Речна гара" до "Телеграф капия", на пристанищен терминал Видин-център“ е изградена подземна кабелна мрежа от РК2 до корабно място № 6 и бъдещо корабно място № 7, с което е обезпечено ел. захранването на цялата зона от Речна гара до Телеграфа.

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	94/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

Положени са два броя кабели НН 1kV 1 бр. САВТ 3x70+35мм² и 1 бр. кабел НН 1kV САВТ 3x95+50мм². Новите кабели за захранване са в участъка до корабно място № 6 (Табло 2.3) и с 2 бр. PVC тръби Ф110/3,2 в участъка до корабно място № 7 (Табло 2.4).



Фигура 34: Нови ел. мрежи и ел. табла

На двете корабни места №6 и №7 са монтирани нови ел. табла. Ел. таблата на корабните места са разположени в непосредствена близост до подходите на корабните места. Същите са заключваеми метални касети осигуряващи защита срещу кражби и взлом.

2.4.2 Мрежи и Съоръжения на Водоснабдяване и Канализация (ВиК)

Терминалът се захранва с питейна вода от градската водопроводна мрежа.

Питеен водопровод с инвентарен номер от САП 2042500096, дължина 60 м., поцинкована стоманена тръба Ф50. Дата на придобиване 31.07.2019 г. и е в добро състояние.

За водоснабдяване на корабните места е изпълнена а водоснабдителнаа инсталация с две отклонения от уличния водопровод, който е с Ф300/250, етернит (на ул. „Дунавска“), Изградени са две водомерни шахти и два площадкови водопровода за захранване с вода на общо 7 (седем) броя надземни противопожарни хидранти (ПХ) с местоположение посочено

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	95/133

Правата върху този документ и информацията в него са запазени. Размножаването, използването или разпространяването за трети страни без специални пълномощия е строго забранено.

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

в приложената схема. Водопроводните отклонения са от ПЕВП тръби $\Phi 110$, а тръбопроводите по кейовата стена са с $\Phi 90$.

Отводнителната канализация на Речната гара и сградата с трафопоста е свързана с градската мрежа. В останалата част на разглежданите поземлени имоти няма канализационна мрежа (т.к. липсват дейности и обекти, формиращи отпадъчни води).

2.4.3 Мрежи и Съоръжения на Топлоснабдяването, Вентилацията и Климатизацията

В настоящия момент няма система за централизирано топлоснабдяване на оперативната сграда на пристанищния терминал, като с Генералния план не се предвижда такава.

2.4.4 Мрежи и съоръжения на Газоснабдяването

В настоящия момент няма система за газоснабдяване на оперативната сграда на пристанищния терминал, като с Генералния план не се предвижда такава.

2.4.5 Мрежи и съоръжения на Електронните Съобщения

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

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

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	96/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

При реализация на инвестиционния проект на фаза техническо проектиране би трябвало да се съобразят следните аспекти:

- да се предвидят необходимите мероприятия за функциониране на вътрешни информационни системи за цялостната счетоводна дейност;
- да се предвиди функционирането на информационни системи, връзка с клиентите и с контролните органи, които имат отношение към пристанищната дейност, чрез които да се постигне висока експлоатационна ефективност и надеждност при максимално съобразяване със системата за електронен обмен на информация в българските пристанища (PORT COMMUNITY SYSTEM – PCS).
- за проследяване на нерегламентирания достъп на хора и превозни средства да се предвидят специализирани информационни системи.

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

В пристанищния терминал Видин - център и към настоящия момент се събират, се съхраняват временно и предават горепосочените отпадъци, без да се извършват други дейности с тях.

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

При обекти предмет на бъдещи инвестиционни предложения и ремонтни дейности на територията на Пристанищен терминал Видин-център е възможно генериране на различни видове строителни отпадъци по време на строителната фаза.

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

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	97/133

2.4.7 Вертикална Планировка и Настилки

Пристанищен терминал Видин-център е изграден и е действащо пристанище и на неговата територията има изградена вертикална планировка с необходимите настилки и вътрешни пътища за пълноценно осъществяване на своята дейност.

Вертикалната планировка се запазва и не се предвиждат промени.

След кота ръб на кейовиата стена теренът е задигнат с 3 стъпала (50-60см), след което следва равна конструкция за защита от наводнение, а след нея отвесен спад от около 80-90см, следван от наклон от 1 % в за отвеждане на повърхностните води към градската канализационна мрежа

В момента вертикалната планировка на кейовите места на терминала са както следва:

Таблица 14: Вертикална планировка – кота ръб на кейовите места

Корабно Място	Кота ръб кейова стена (м) Балт. система
№ 1	+ 34.30 м
№ 2	+ 34.30 м
№ 3	+ 34.40 м
№ 4	+ 34.40 м
№ 5	+ 34.40 м
№ 6	+ 34.40 м
№ 7	+ 34.30 м
№ 8	+ 34.30 м
Яхтена зона	+ 34.30 м



Фигура 35: Типов напречен профил на вертикалната планировка

- Настилки на Пристанищния Терминали**

Почти цялата част на терминала е с настилки. Използвани са различни видове настилки от стоманобетон и асфалт.

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	98/133

2.5 ЧАСТ "ХИДРОТЕХНИЧЕСКА"

В пристанищния терминал е изградено следното хидротехническо съоръжение:

Кейова стена разположена на р. Дунав от км. 789,500 до речен км. 790,940 с обща дължина 1 440 м. Кейовата стена е наклонен тип и е изградена от зидан камък. Дата на придобиване 01.05.2001 г.

Кейовият фронт може да бъде разделен на два участъка, като първия участък е от „Телеграф капия” до „Речна гара”, а втори участък от „Речна гара” до „Колодрума”.

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

В периода 2014-2016 г. по възлагане на Държавно предприятие «Пристанищна инфраструктура» е изпълнен рехабилитационен проект за „Стабилизиране петата на кейовата стена на пристанище Видин – Център”.

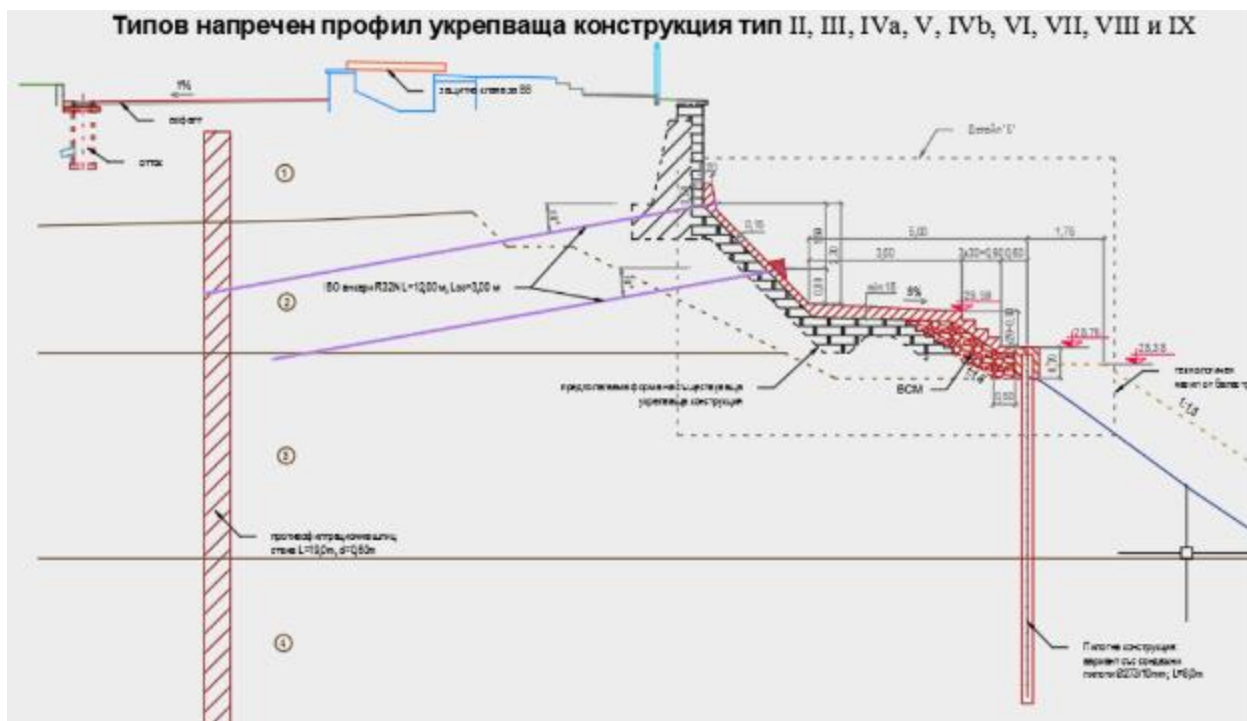
Изпълненият проект се състои от изграждане на 11 типа укрепващи конструкции, отводнителни работи и вертикална планировка.

Укрепващите конструкции се състоят от:

Укрепващи конструкции типове I и II – пилотна конструкция с пилоти ϕ 273 мм пред опорния блок и надграждане на опорния блок и стъпалата. В определени участъци с пукнатина по стената, същата се укрепва с микропилоти с хидроразрив с диаметър ϕ 67 мм и дължина 5,0 м.

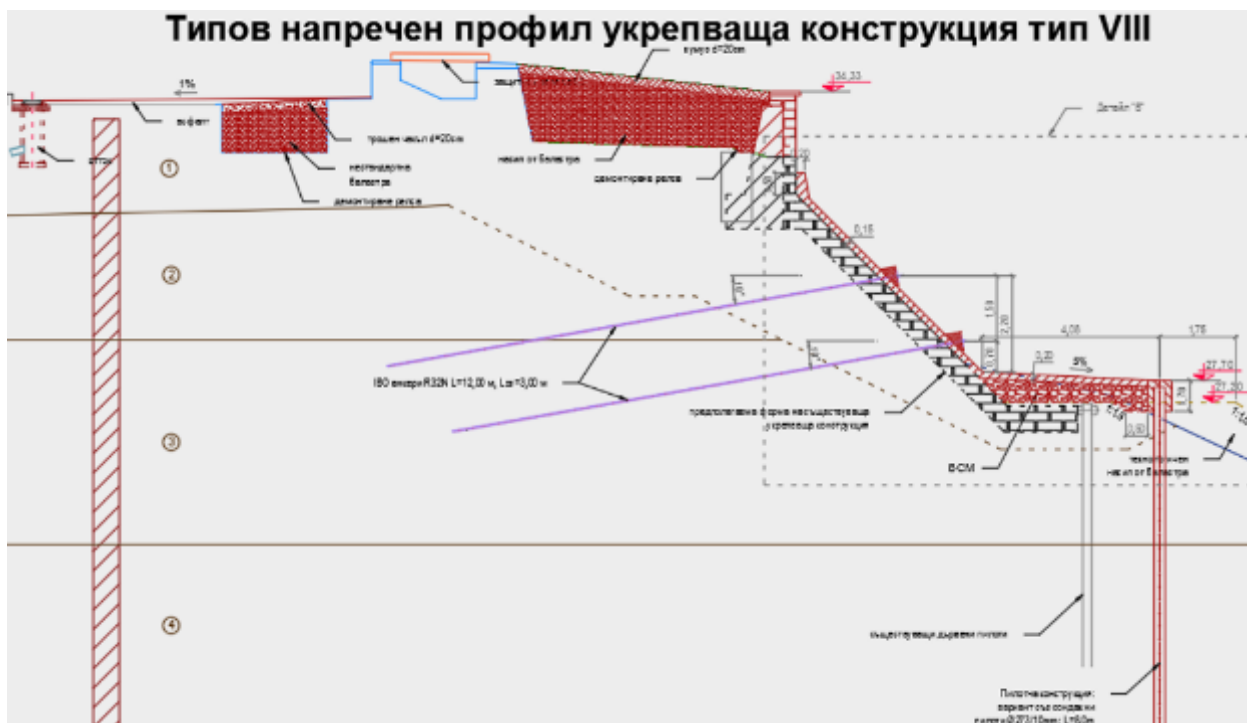
Укрепващи конструкции тип II, III, IVa, V, IVb, VI, VII, VIII и IX - пилотна конструкция пред опорния блок и надграждане на опорния блок. В посочените участъци по наклонената част на стената се изпълнява стоманобетонова плоча с дебелина 15 см, която се анкерира с анкери тип IBO R32N с дължина 12,0 м.

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	99/133



Фигура 36: Типов напречен профил тип II, III, IVa, V, IVb, VI, VII, VIII и IX

При укрепваща конструкция VIII съществуващата стена е надградена до височината на съседните участъци.



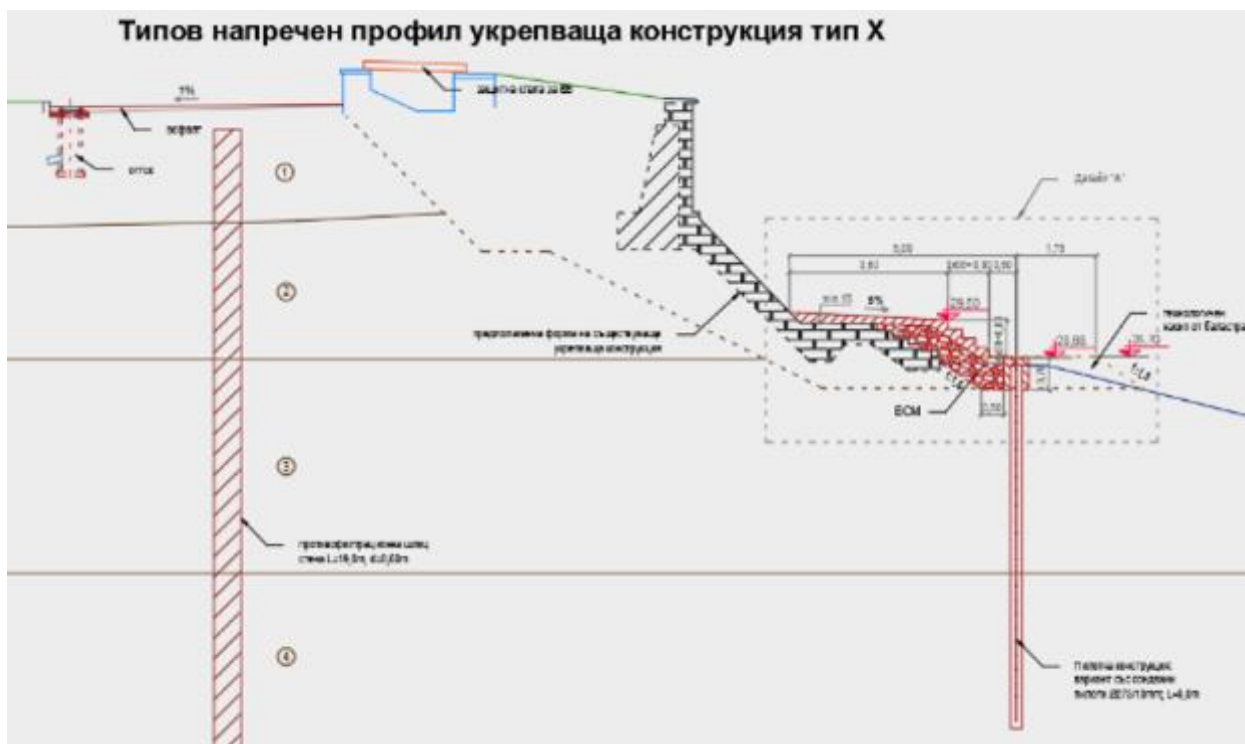
Фигура 37: Типов напречен профил тип VIII

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	100/133

Правата върху този документ и информацията в него са запазени. Размножаването, използването или разпространяването за трети страни без специални пълномощия е строго забранено.

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

Укрепваща конструкция тип X - пилотна конструкция с пилоти ϕ 273 мм пред опорния блок и надграждане на опорния блок и стъпалата. В определени участъци с пукнатина по стената, същата се укрепва с микропилоти с хидроразрив с диаметър ϕ 67 мм и дължина 5,0 м.



Фигура 38: Типов напречен профил тип X

Укрепваща конструкция тип XI – надграждане на опорния блок и стъпалата. Пред опорния блок се изгражда насипна берма от ВСМ.



Фигура 39: Типов напречен профил тип XI

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	101/133

Правата върху този документ и информацията в него са запазени. Размножаването, използването или разпространяването за трети страни без специални пълномощия е строго забранено.

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

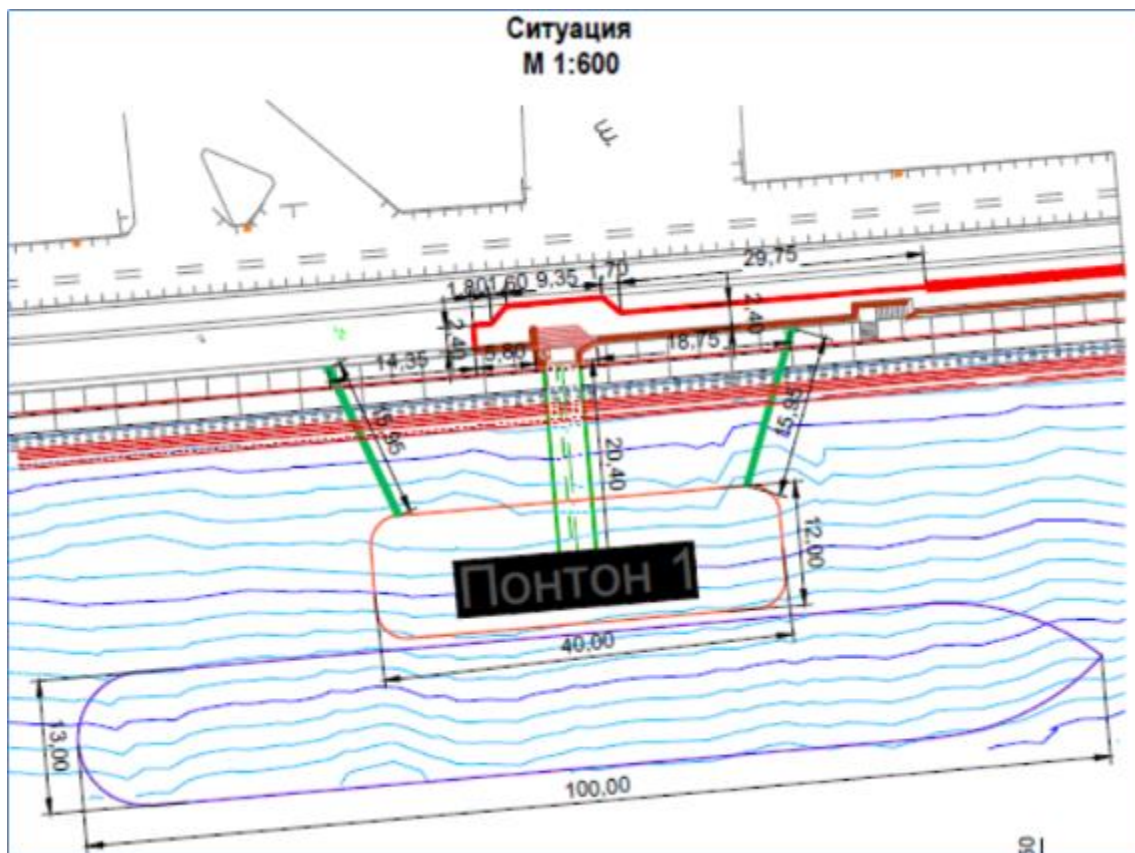
По цялата дължина на стената, на приблизително отстояние 100 см. от горен ръб стена е изграден метален предпазен парапет, а в зоната след него е изградена тротоарна настилка с приблизителна широчина 156 см. По стената са изградени също така вързални устройства, които обслужват действащите към момента корабни места, а именно 4 и 5, които обслужват пристигащите пътнически кораби.

Основни технически данни за отделните кейови стени по корабни места са както следва:

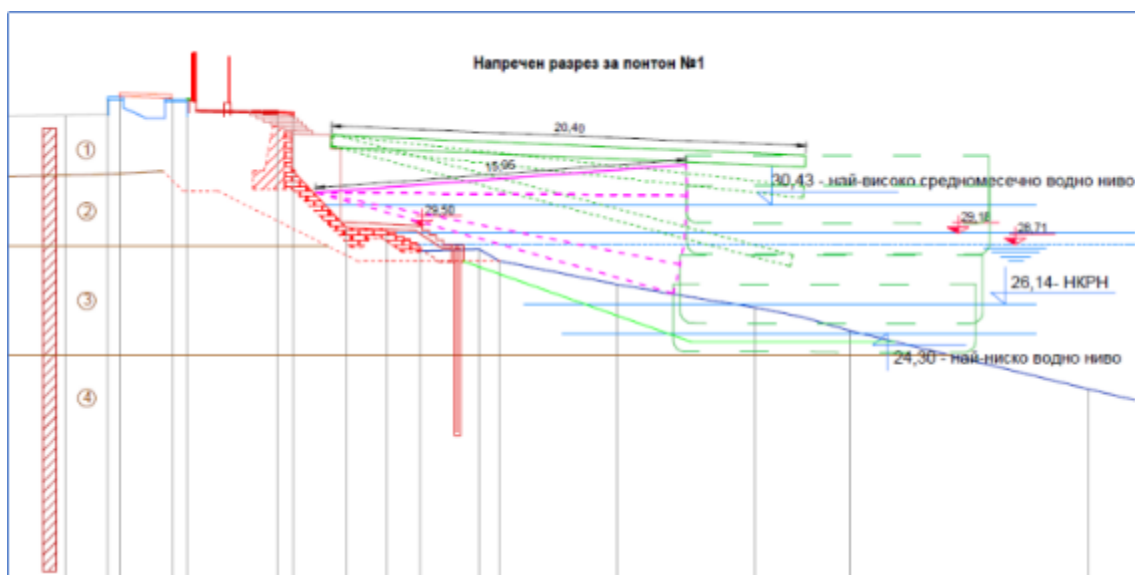
част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	102/133

2.5.1 Корабни места

А.). Корабно място № 1:



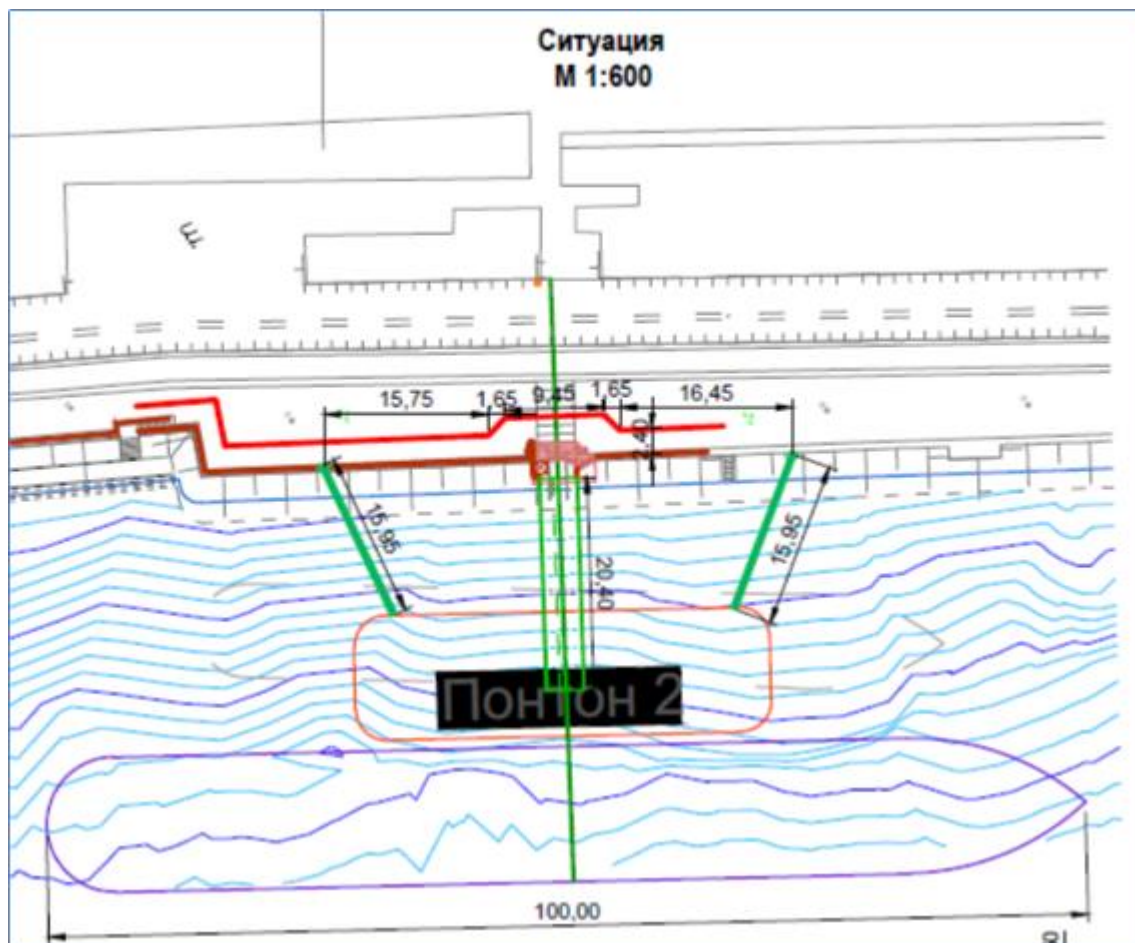
Фигура 40: Ситуационен план – Корабно място № 1



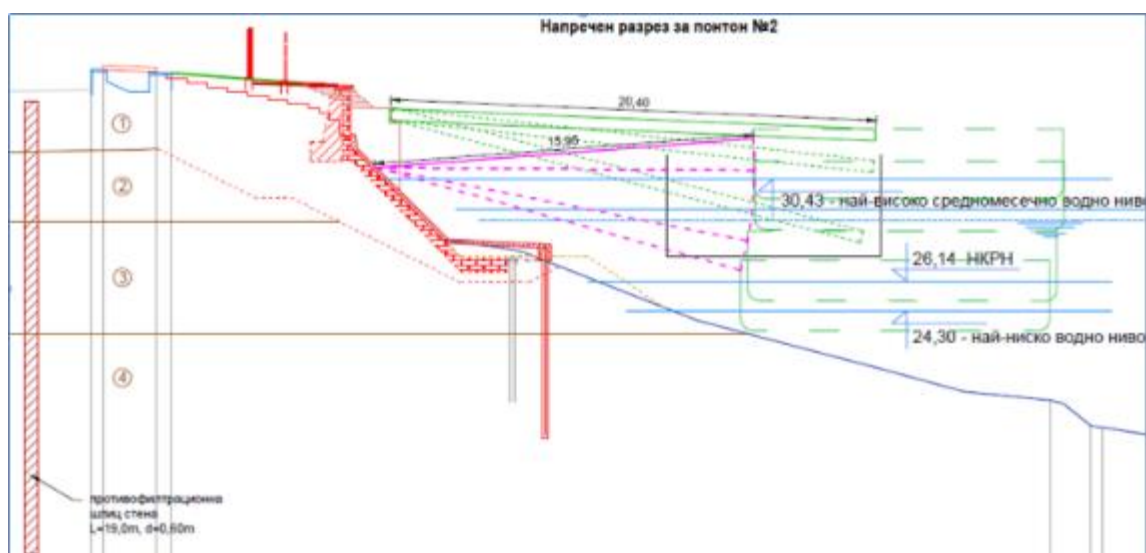
Фигура 41: Разрез през кейова стена на корабно място № 1

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	103/133

Б.). Корабно място № 2:



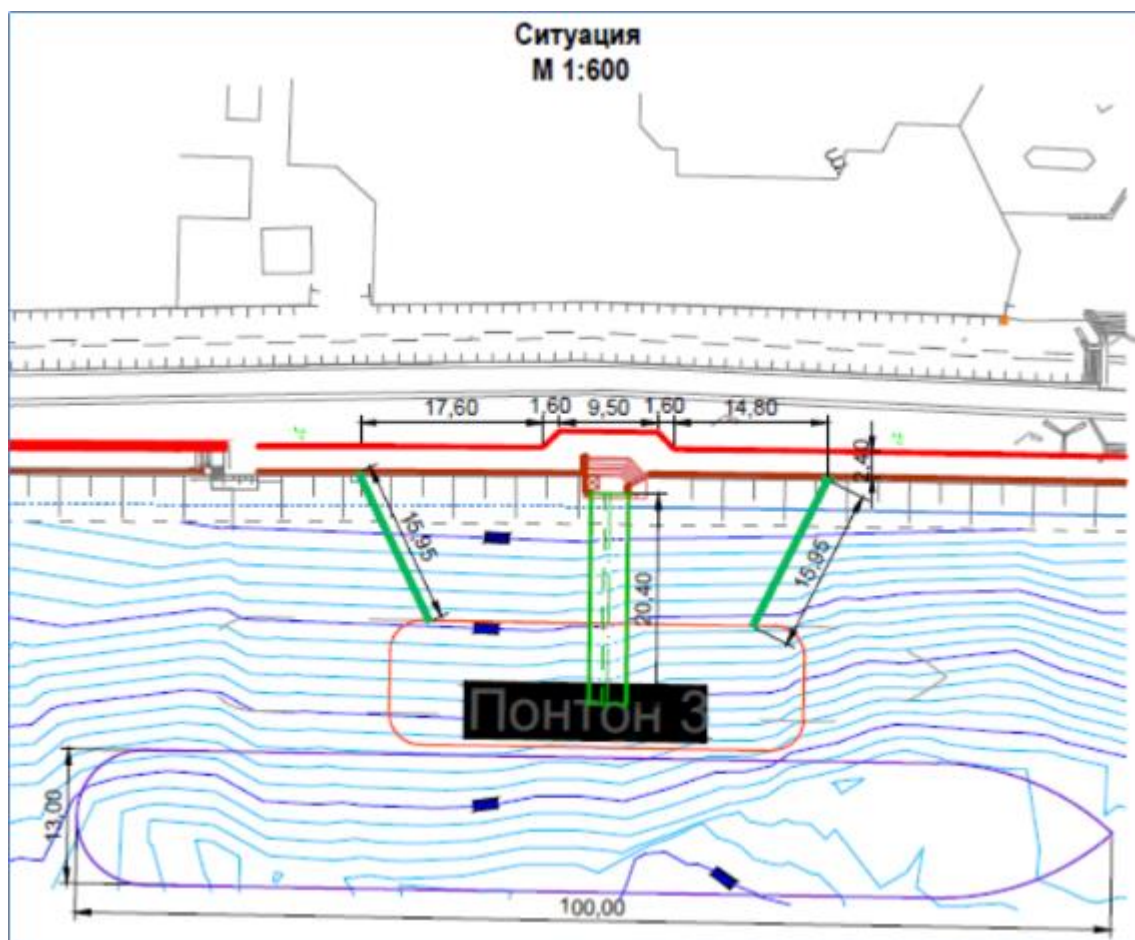
Фигура 42: Ситуационен план – Корабно място № 2



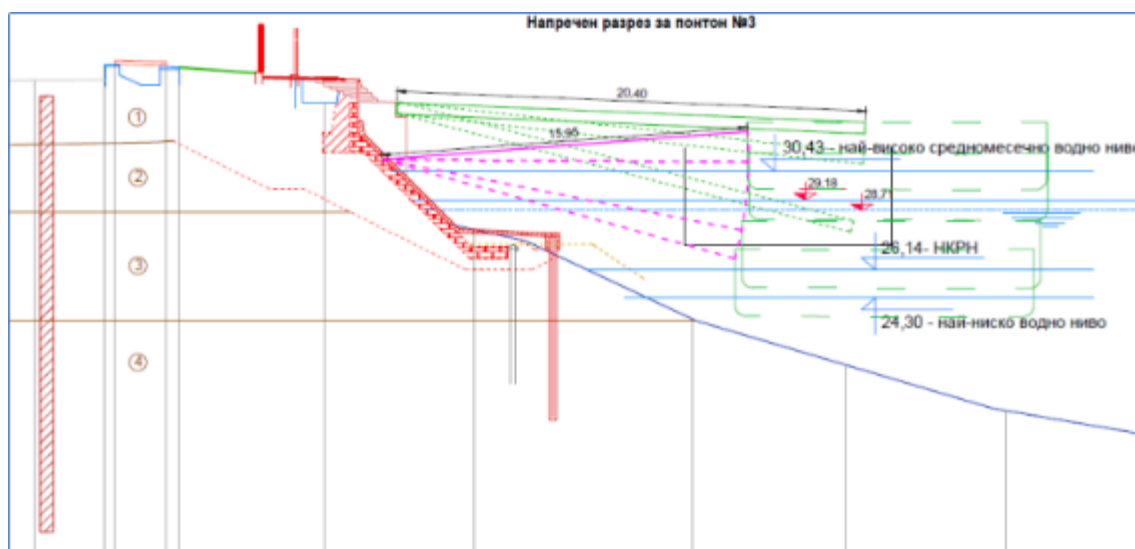
Фигура 43: Разрез през Кейова стена на корабно място №2

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	104/133

В.). Корабно място № 3



Фигура 44: Ситуационен план – Корабно място № 3



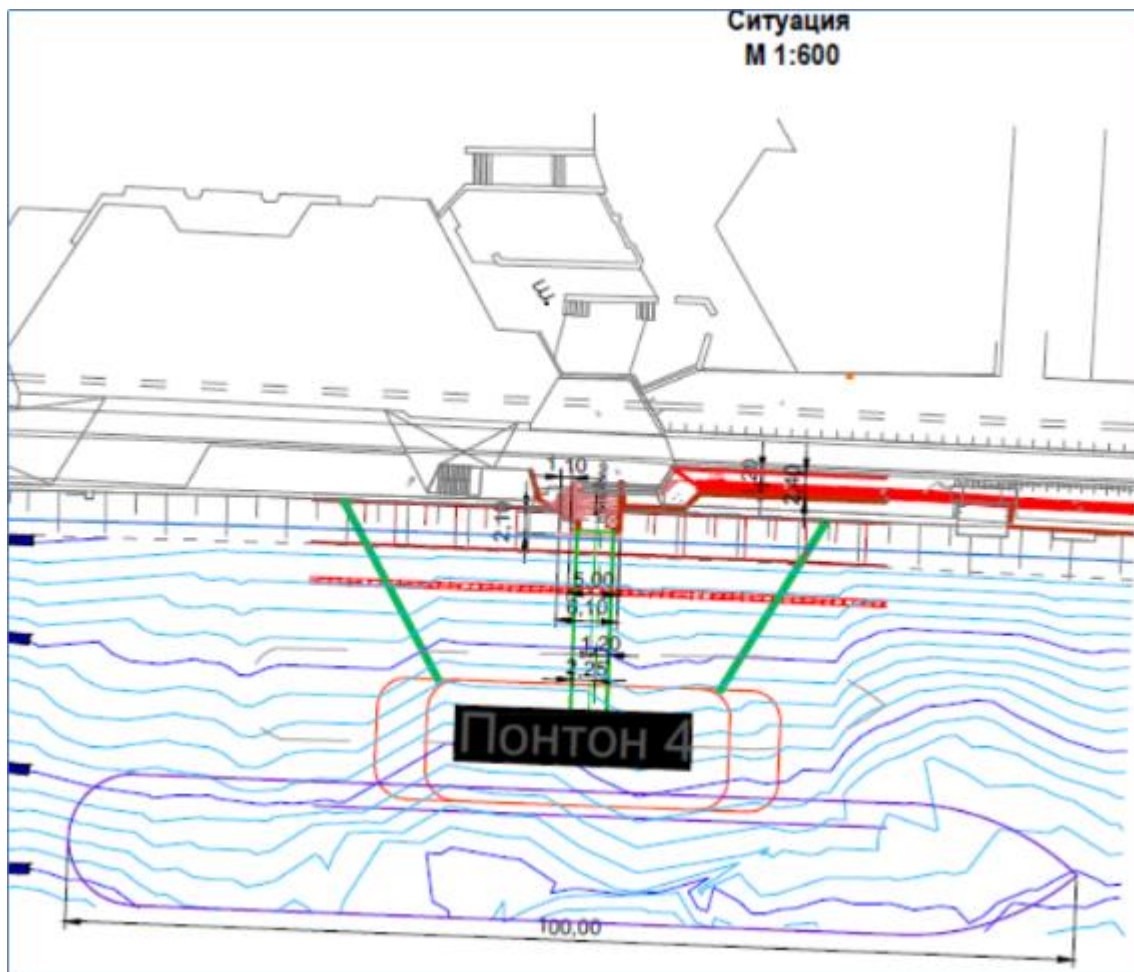
част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	105/133

Правата върху този документ и информацията в него са запазени. Размножаването, използването или разпространяването за трети страни без специални пълномощия е строго забранено.

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

Фигура 45: Разрез през Кейова стена на корабно място № 3

Г.). Корабно място № 4:



Фигура 46: Ситуационен план – Корабно място № 4



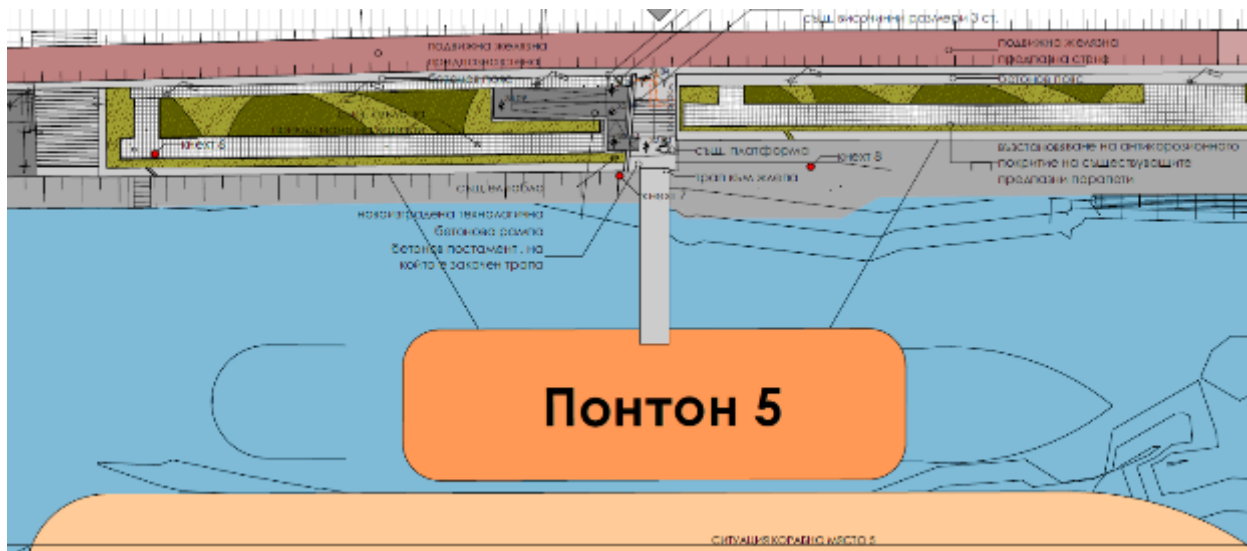
част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	106/133

Правата върху този документ и информацията в него са запазени. Размножаването, използването или разпространяването за трети страни без специални пълномощия е строго забранено.

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

Фигура 47: Разрез през Кейова стена на корабно място № 4

Д.) Корабно място № 5



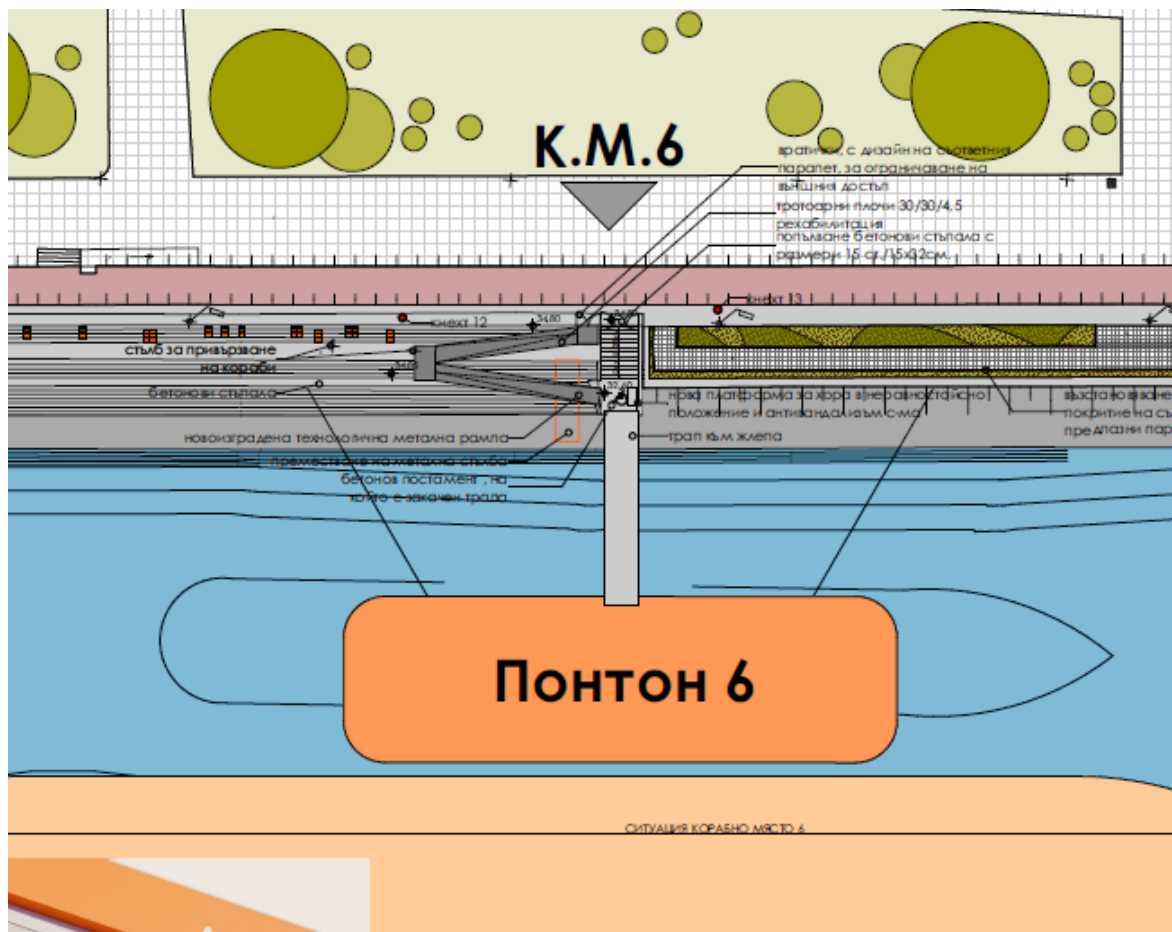
Фигура 48: Ситуационен план – Корабно място № 5



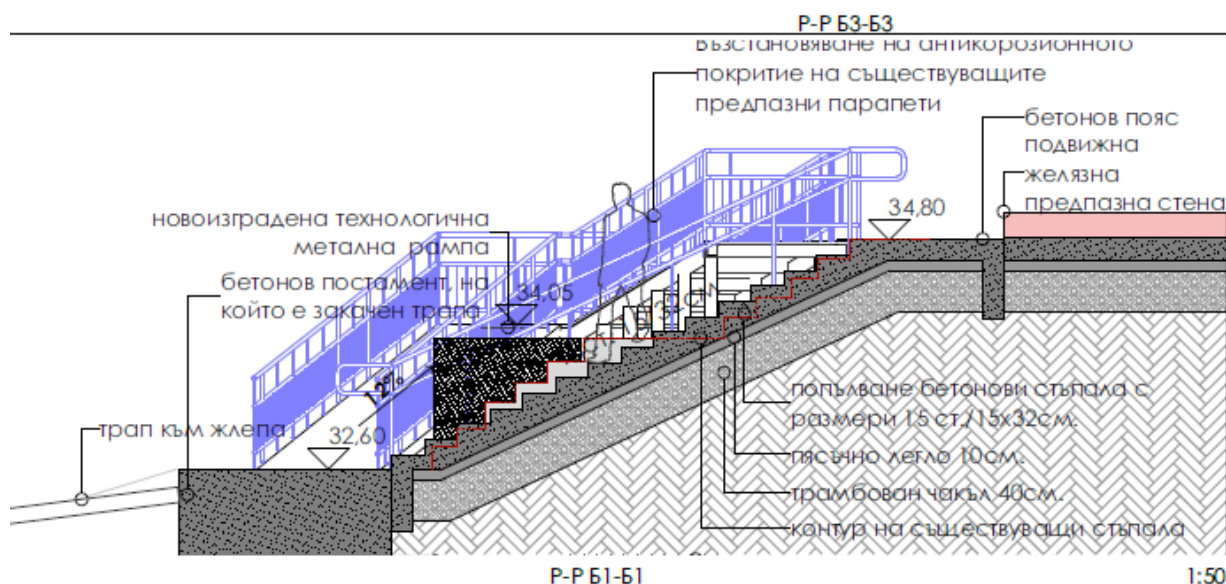
Фигура 49: Разрез през Кейова стена на корабно място № 5

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	107/133

Правата върху този документ и информацията в него са запазени. Размножаването, използването или разпространяването за трети страни без специални пълномощия е строго забранено.



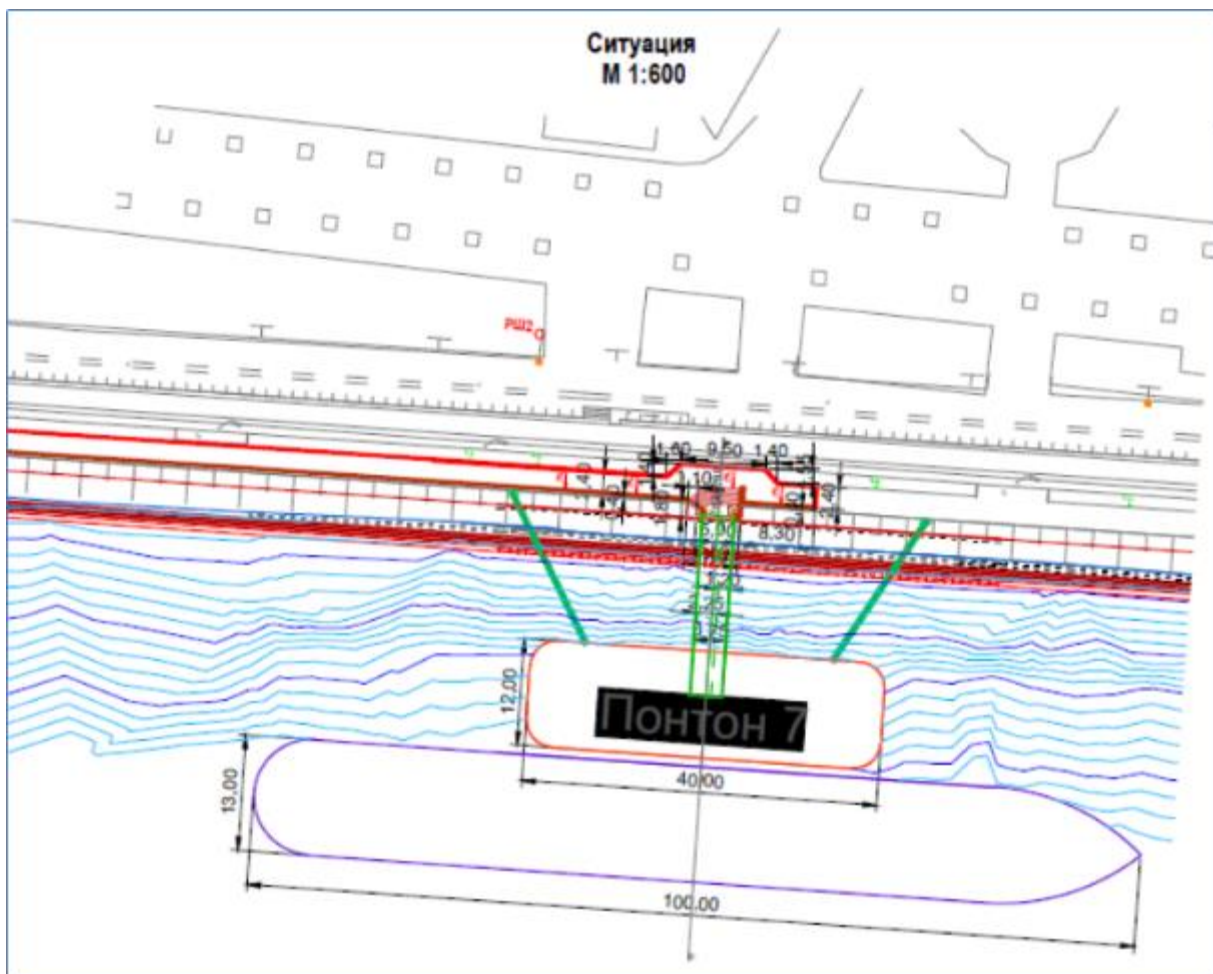
Фигура 50: Ситуационен план – Корабно място № 6



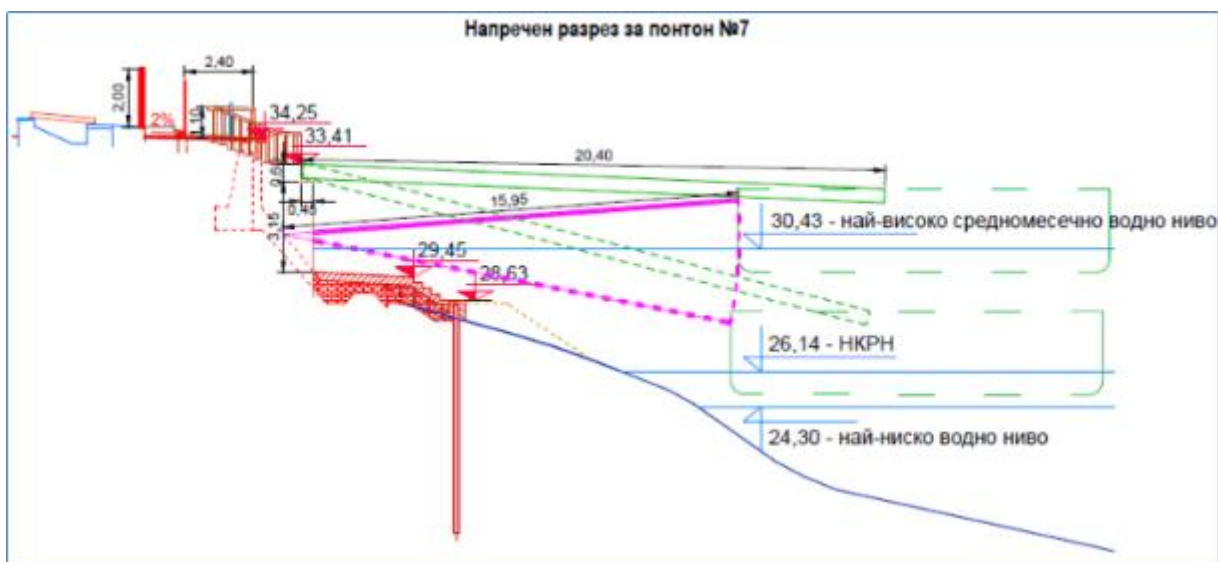
Фигура 51: Разрез през Кейова стена на корабно място № 6

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	108/133

Правата върху този документ и информацията в него са запазени. Размножаването, използването или разпространяването за трети страни без специални полномощия е строго забранено.



Фигура 52: Ситуационен план – Корабно място № 7



част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	109/133

Правата върху този документ и информацията в него са запазени. Размножаването, използването или разпространяването за трети страни без специални пълномощия е строго забранено.

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

Фигура 53: Разрез през Кейова стена на корабно място № 7

И.) Яхтена Зона - Плаващи ХТС (понтони) съоръжения

Основната група потребители остава да е за лодки с дължина между 5 – 20 м.

В съответствие с прогнозата за вида и брой яхти и лодки, новата яхтена зона предвижда следните места за лодки:

Таблица 15: Брой места за лодки /яхти в новата яхтена

Дължина на лодките/ яхти (м)	Бр. места
5 – 20 метра	50 до 85
Общо:	50 до 85

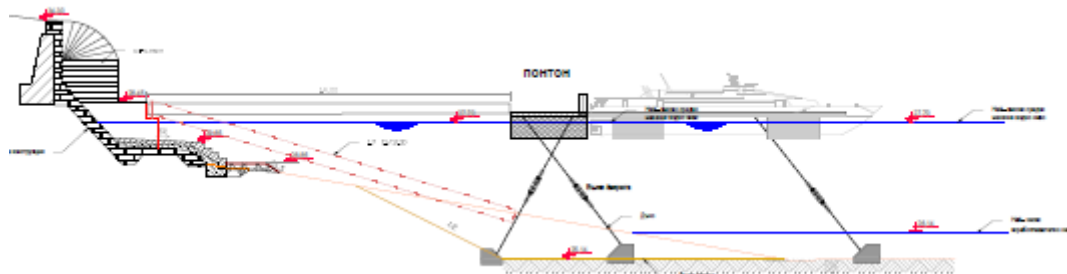


част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	110/133

Правата върху този документ и информацията в него са запазени. Размножаването, използването или разпространяването за трети страни без специални пълномощия е строго забранено.

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

Фигура 54: Ситуационен План на Яхтена зона



Фигура 55: Примерен разрез яхтена зона

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	111/133

Правата върху този документ и информацията в него са запазени. Размножаването, използването или разпространяването за трети страни без специални пълномощия е строго забранено.

2.6 ПАРЦЕЛАРЕН ПЛАН

2.6.1 Методика за определяне параметрите на пристанищната акватория

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.

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), „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 разчетни кораби за корабните места, за които в настоящия проект е предвидено изменения на параметрите са със следните характеристики:

Таблица 16: Корабни места – акватория и Разчетни кораби

Кейово Място – Акватория				Разчетен кораб		
№	Дължина, м	Широчина, м	Дълбочин а, 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

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

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	112/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

*** Горепосочените параметри са индикативни с цел разработване на генералния план, допустимото газене и други ограничения за безопасно корабоплаване се определят с Разпорежданията на Капитана на пристанище Лом.*

Газенето на малките яхти и лодки е разнообразно и не е ясно определено. Това което е ясно е, че ветроходните яхти имат дълбоки килове, с по-дълбоко газене от моторните яхти. По-големите яхти по принцип са с по-дълбоко газене от по-малките яхти.

По-долу следва пример за видовете яхти, размерите на яхтите и газенето.

Таблица 17: Яхтена зона - Пример за газене на плавателен съд

Дължина на плавателния съд спрямо дълбочината в яхтената зона			
Минимална дълбочина за Яхтена зона			
Дължина на плавателния съд	Дължина на плавателния съд	Моторна лодка дълбочина	Платноходка, дълбочина
<9.0 m	< 30 ft	1,2 м	1,2 м
9.0 m	30 ft	2,1 м	2,7 м
10.6 м	35	2,4 м	3,0 м
12.2 м	40 ft	2,4 м	3,3 м
13.8 м	45 ft	2,4 м	3,6 м
15.2 м	50 ft	2,6 м	4,0 м
17.8 м	55 ft	2,6 м	4,3 м
18.8 м	60 ft	2,6 м	4,4 м
20.0 м	65 ft	2,7 м	4,7 м

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

2.6.2 Местонахождение, граници и размери на поземлените имоти и пристанищна акватория

Обхватът на настоящата разработка включва основно пристанищната акватория управлявана и поддържана от Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“, а до изменението от 2013 г. на договора по § 74, ал. 3 от ПЗР на ЗИД на ЗМПВВПРБ (ДВ, бр. 24 от 2004 г.) и от държавния пристанищен оператор на Пристанищен терминал Видин-център: акваторията на съществуващия пристанищен терминал и съответно на новата яхтена зона².

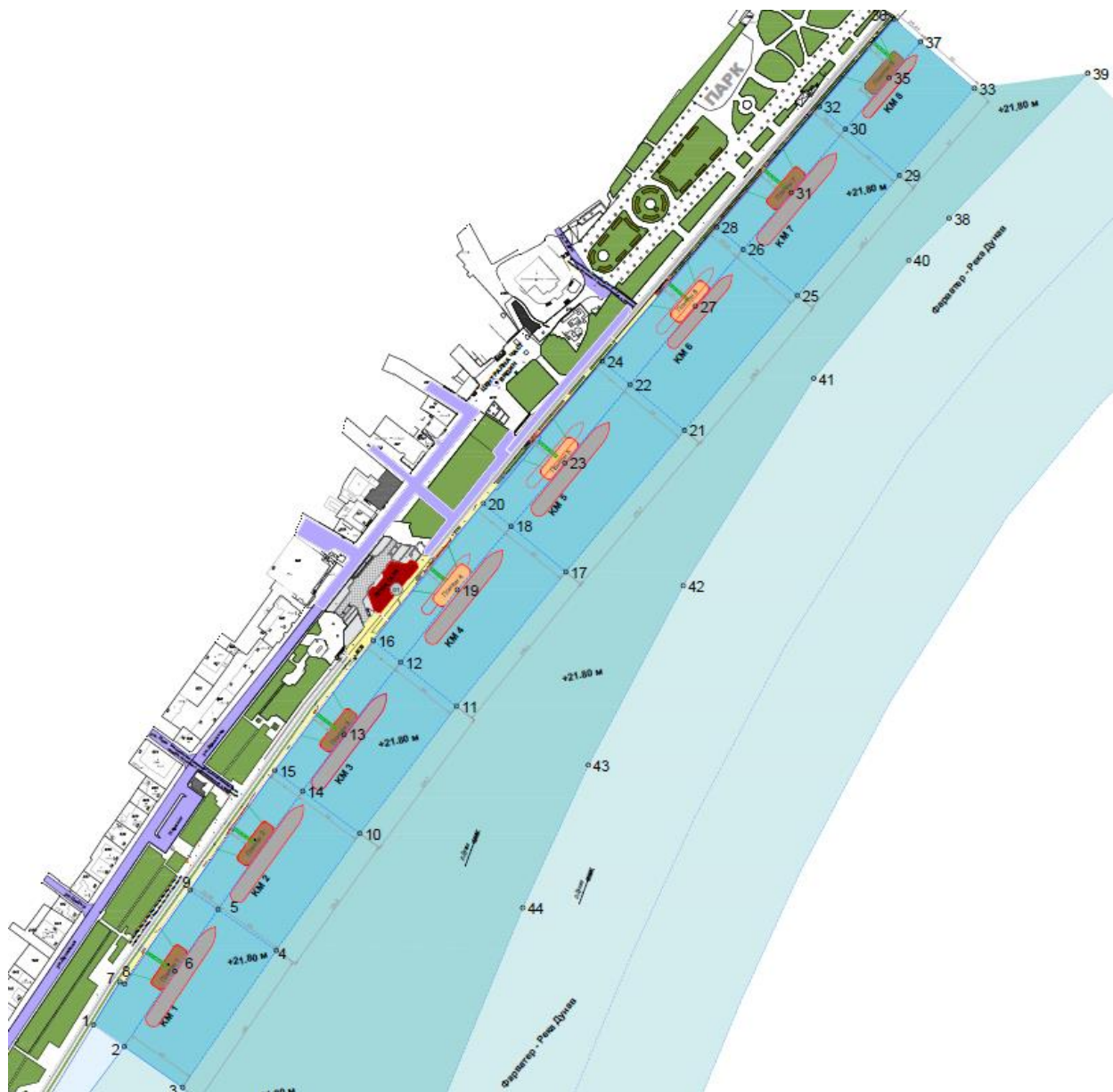
² Акваторията на новата яхтена зона и към момента се ползва за маневриране на кораби, като Генералният план не засяга нови акваториални площи

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	113/133

Пристанищната територия по кадастрални имоти на Видин-Център е дадена в т. „1.2.4.1 по горе в текста.

2.6.2.2 Пристанищна Акватория

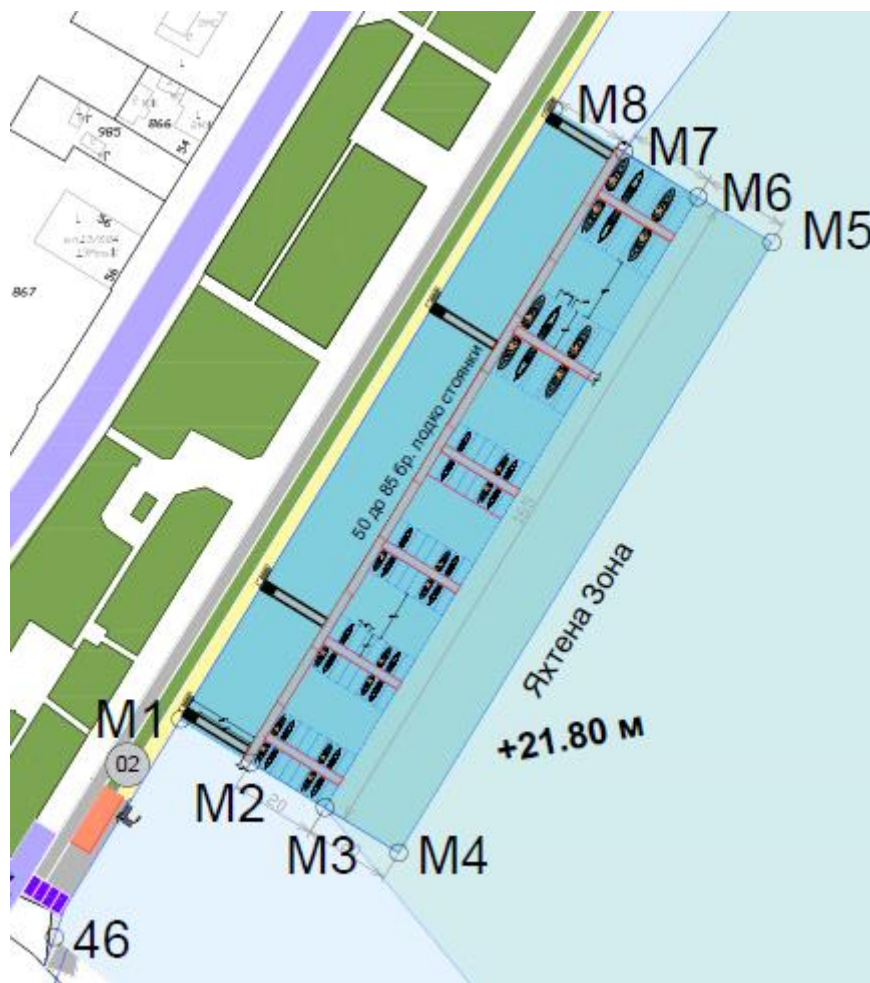
Акваторията включва, Зона за Подхождане, Зона за Маневриране на корабите и Оперативна акватория:



част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	114/133

Правата върху този документ и информацията в него са запазени. Размножаването, използването или разпространяването за трети страни без специални пълномощия е строго забранено.

Фигура 56: Зона за Маневриране и Оперативни зони – Пътнически



Фигура 57: Зона за Маневриране и Оперативна акватория – Яхтена зона

2.6.2.3 Оперативна Акватория

Съгласно § 2. т. 46 от Допълнителните разпоредби на ЗМПВППРБ "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.

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

Към оперативната акватория се добавят и **широчината на плаващото ХТС (понтон)** и разстоянието по **хоризонтала** между **горния ръб на кейовата стена** и **външния борд на**

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	115/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

плаващото хидротехническо пристанищно съоръжение, измерено при най-ниско корабоплавателно ниво – при наклонена кейова стена (по чл. 16, (4) Наредба 10).

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

Дължината на оперативната акватория и зоната за маневриране пред кея е равна на планираната дължина на кея плюс допълнителен запас от около 30 % от максималната дължина на разчетния кораб от всяка страна на ъгъла на кейовата стена, като марж за безопасност за речни терминали с голямо течение.

Параметрите на оперативната акватория за всяко от корабните места на пристанищен терминал са показани в долната таблица, фигура и в чертежите към генералния план.

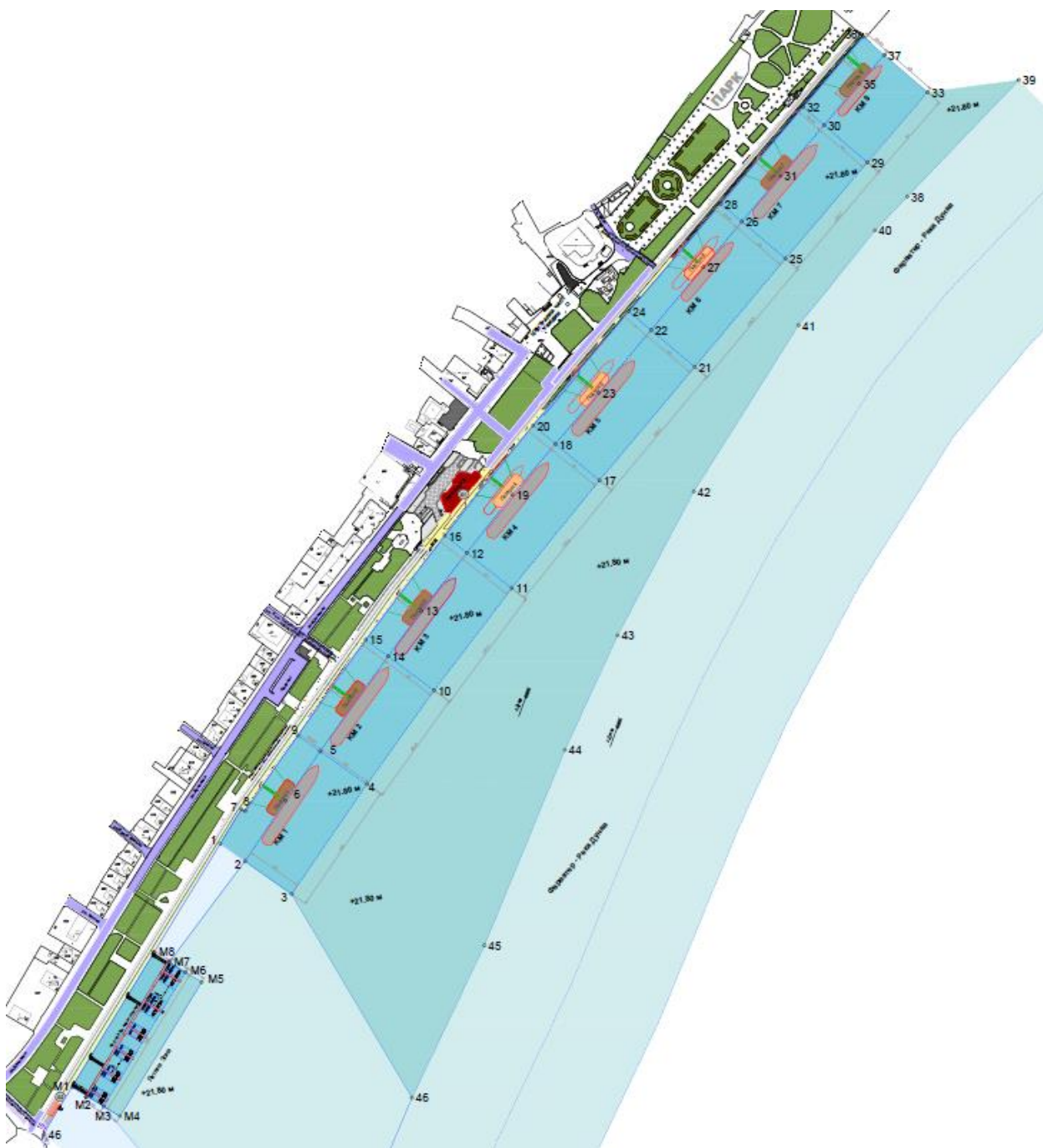
Таблица 18: Оперативна Акватория и Разчетни кораби за всяко корабно място

Кейово Място – Акватория				Разчетен кораб		
№	Дължина, м	Широчина, м	Дълбочина, м	Дължина, м	Широчина, 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	110	13	2,40
Яхтена Зона	165	30	3.20	3 до 20 м	4.0	2.70

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

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	116/133

Правата върху този документ и информацията в него са запазени. Размножаването, използването или разпространяването за трети страни без специални пълномощия е строго забранено.



Фигура 58: Акватория на пристанище Видин-Център

2.6.2.4 Зона за маневриране

Зоната за маневриране не се променя съществено в сравнение със съществуващото положение, но тя е определена формално по съвременните нормативни изисквания както на съществуващите така и на новите корабни места. Показаното разположение на понтоните е съобразено с нормативните изисквания и осигурява безопасно маневриране и

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	117/133

Правата върху този документ и информацията в него са запазени. Размножаването, използването или разпространяването за трети страни без специални пълномощия е строго забранено.

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

приставане на лодките и яхтите. Проектната кота на зоната за маневриране пред корабните места в към река Дунав има достатъчна дълбочина която е по голяма от дълбочината в оперативната акватория. В съответствие с Наредба 10 (по чл. 16, (5)), дължината на диаметъра на обръщателния кръг в зоната за маневриране, не може да надхвърля 2 пъти дължината на най-големия от разчетните кораби.

- 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 м.
- Подсигурен е зона за маневриране с обръщателен кръг пред яхтената зона зоната с диаметър от 20 м. Реално зоната за подхождане пред яхтената зона може да се използва и за маневриране.

2.6.2.5 Зона за Подхождане

Пристанищната акватория на пристанищен терминал Видин-център е разположена в непосредствена близост до фарватера на река Дунав който е на около 240м до 260 м от кейовия фронт. Поради тази близост самия фарватер служи за подхождане и маневриране към терминала и 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.

Няма необходимост от извършване на дейности по драгиране в пристанищната акватория.

2.6.3 Предвидени стационарни и/или плаващи ХТС пристанищни съоръжения

- **Стационарни ХТС:**

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

- **Плаващи ХТС:**

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

1. Корабно място № 1: Ново плаващо ХТС (понтон)

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	118/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

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

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

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	119/133

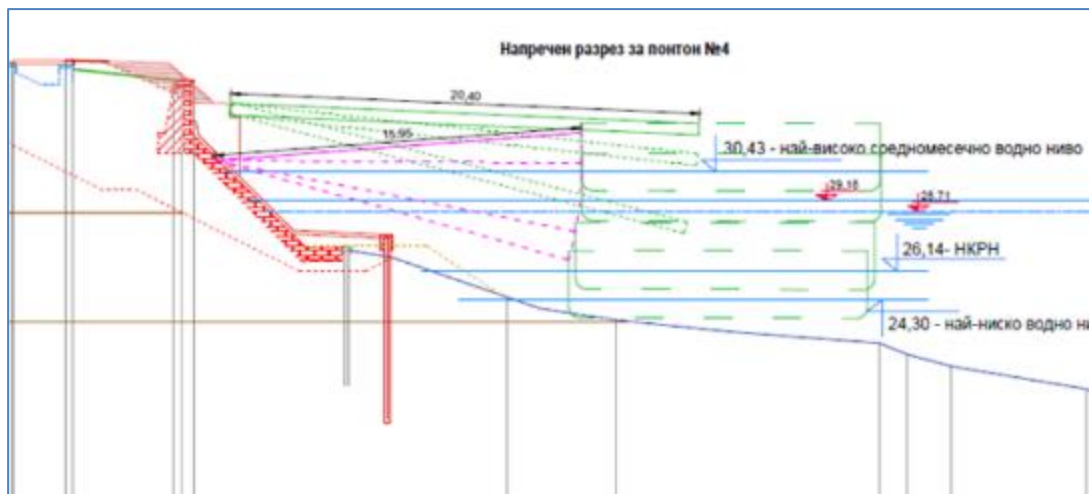
2.6.4 Навигационни условия в пристанищната акватория

• Съществуващите Навигационни Условия в Пристанищната Акватория:

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

Водни нива на р. Дунав в района на Пристанищен терминал Видин – център са следните:

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



Фигура 59: Водни Нива

Габарити на корабоплавателния път в българския участък на река Дунав са регламентирани както следва; – дълбочина на пътя минимум 2,50м при ниско корабоплавателно ниво, ширина 180м и радиус на кривите 1500м, при всякакви условия –

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	120/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

през тъмната и светла част на денонощието, при високи и ниски водни нива, при намалена видимост и лоши метеорологични условия;

2.6.5 Необходимост от ползване на зоните за маневриране и подхождане от кораби, посещаващи други терминали на същото или други пристанища

- **Зоната за маневриране** на пристанищен терминал „Видин-център“ не се използва от кораби посещаващи други терминали или пристанища.
- **Зоната за подхождане** към терминал не се използва от кораби посещаващи други терминали или пристанища.

2.6.6 Регистър с координатите на границите на акваторията и на отделните ѝ зони

2.6.6.1 Координати на граничните точки на акваторията

Въз основа на определените по-горе параметри на оперативните акватории и зоните за подхождане и маневриране, към отделните кейови зони на пристанищния пътнически терминали и на Яхтената зона, координатите на определящите ги точки са следните:

Таблица 19: Координатен регистър – Акватория на Пътнически терминал

№ 1 Координати на граничните точки – Видин-Център Пътнически Терминал				
	Координатна с-ма BG-2005		Координатна с-ма WGS 84	
№	X	Y	E	N
1	289341.937	4874845.650	22° 52' 28.305"	43° 58' 47.069"
2	289367.911	4874827.428	22° 52' 29.495"	43° 58' 46.505"
3	289417.028	4874792.969	22° 52' 31.745"	43° 58' 45.438"
4	289496.171	4874908.462	22° 52' 35.133"	43° 58' 49.257"
5	289447.054	4874942.922	22° 52' 32.883"	43° 58' 50.324"
6	289410.595	4874890.886	22° 52' 31.320"	43° 58' 48.602"
7	289364.221	4874882.086	22° 52' 29.253"	43° 58' 48.271"
8	289368.231	4874880.175	22° 52' 29.436"	43° 58' 48.213"
9	289423.443	4874959.486	22° 52' 31.801"	43° 58' 50.836"
10	289566.769	4875007.038	22° 52' 38.161"	43° 58' 52.520"
11	289648.352	4875114.277	22° 52' 41.670"	43° 58' 56.074"
12	289601.179	4875151.354	22° 52' 39.503"	43° 58' 57.227"
13	289553.423	4875090.308	22° 52' 37.447"	43° 58' 55.203"
14	289518.468	4875042.633	22° 52' 35.946"	43° 58' 53.624"

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	121/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

15	289494.861	4875060.029	22° 52' 34.863"	43° 58' 54.163"
16	289578.102	4875169.492	22° 52' 38.443"	43° 58' 57.791"
17	289740.555	4875227.583	22° 52' 45.647"	43° 58' 59.835"
18	289694.338	4875265.852	22° 52' 43.521"	43° 59' 01.028"
19	289648.935	4875212.400	22° 52' 41.560"	43° 58' 59.252"
20	289670.912	4875285.250	22° 52' 42.444"	43° 59' 01.633"
21	289840.680	4875346.773	22° 52' 49.971"	43° 59' 03.795"
22	289794.749	4875385.379	22° 52' 47.858"	43° 59' 04.999"
23	289739.741	4875319.304	22° 52' 45.483"	43° 59' 02.804"
24	289771.427	4875404.982	22° 52' 46.785"	43° 59' 05.610"
25	289936.104	4875460.519	22° 52' 54.092"	43° 59' 07.574"
26	289890.277	4875499.248	22° 52' 51.983"	43° 59' 08.782"
27	289849.818	4875451.526	22° 52' 50.235"	43° 59' 07.196"
28	289867.982	4875518.090	22° 52' 50.957"	43° 59' 09.369"
29	290022.068	4875561.624	22° 52' 57.807"	43° 59' 10.933"
30	289976.563	4875600.733	22° 52' 55.712"	43° 59' 12.154"
31	289930.796	4875547.042	22° 52' 53.734"	43° 59' 10.370"
32	289954.575	4875619.630	22° 52' 54.699"	43° 59' 12.744"
33	290085.375	4875635.121	22° 53' 00.544"	43° 59' 13.376"
34	290068.550	4875706.614	22° 52' 59.690"	43° 59' 15.674"
35	290013.479	4875644.038	22° 52' 57.307"	43° 59' 13.593"
36	290017.540	4875693.417	22° 52' 57.421"	43° 59' 15.196"
37	290039.868	4875674.227	22° 52' 58.449"	43° 59' 14.597"
38	290064.045	4875525.582	22° 52' 59.739"	43° 59' 09.808"
39	290181.088	4875647.762	22° 53' 04.818"	43° 59' 13.882"
40	290030.043	4875490.086	22° 52' 58.264"	43° 59' 08.625"
41	289949.751	4875390.482	22° 52' 54.801"	43° 59' 05.320"
42	289839.667	4875215.941	22° 52' 50.108"	43° 58' 59.558"
43	289759.551	4875064.659	22° 52' 46.725"	43° 58' 54.579"
44	289704.180	4874944.283	22° 52' 44.410"	43° 58' 50.626"
45	289619.614	4874739.086	22° 52' 40.904"	43° 58' 43.897"
46	289543.564	4874579.107	22° 52' 37.716"	43° 58' 38.641"
46	289157.215	4874540.197	22° 52' 20.448"	43° 58' 36.993"
47	289431.044	4874313.297	22° 52' 33.041"	43° 58' 29.922"

Таблица 20: Координатен регистър – Акватория на Яхтената зона

№ 1 Координати на граничните точки – Видин-Център - Яхтена Зона				
	Координатна с-ма BG-2005		Координатна с-ма WGS 84	
№	X	Y	E	N
M1	289186.192	4874590.477	22° 52' 21.677"	43° 58' 38.650"
M2	289202.361	4874580.498	22° 52' 22.416"	43° 58' 38.343"
M3	289219.449	4874570.106	22° 52' 23.197"	43° 58' 38.024"
M4	289228.101	4874550.189	22° 52' 23.612"	43° 58' 37.388"
M5	289322.465	4874700.498	22° 52' 27.634"	43° 58' 42.349"

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	122/133

Правата върху този документ и информацията в него са запазени. Размножаването, използването или разпространяването за трети страни без специални пълномощия е строго забранено.

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

M6	289305.394	4874710.918	22° 52' 26.854"	43° 58' 42.669"
M7	289288.322	4874721.337	22° 52' 26.074"	43° 58' 42.990"
M8	289272.105	4874731.236	22° 52' 25.333"	43° 58' 43.294"

2.6.6.2 Площ на Акваторията на Пътническият терминал и Яхтената зона

Таблица 21: Площ на Оперативната - Общо

1. 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 22: Площ на Акватория по корабни места

2. 'Зони на акваторията по Корабни места- Площ [м2]			
	Оперативна	Маневрена	Подхождане
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		

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	123/133

Правата върху този документ и информацията в него са запазени. Размножаването, използването или разпространяването за трети страни без специални пълномощия е строго забранено.

2.7 ЧАСТ "ОБЕМНО-УСТРОЙСТВЕНО РЕШЕНИЕ НА СГРАДИТЕ И СЪОРЪЖЕНИЯТА" – АРХИТЕКТУРНА И КОНСТРУКТИВНА

В обхвата и съдържанието на тази проектна част е извършено следното:

а) определени са очертанията на бъдещите обекти за застрояване, така че те да отговарят на зададените с плана и на нормативно допустимите мерки, разстояния, плътност на застрояване и технологични изисквания.

б) определени са обема на застрояване в рамките на нормативно допустимите височина - етажност и площна или обемна интензивност на застрояване;

в) представени са обобщено функционално-пространствено решение на територията на терминала в обхвата на плана;

г) определено е обобщено оформяне на околното пространство в поземлените имоти съобразно технологичните изисквания и създаването на екологосъобразна работна среда;

д) дадени са обобщени схеми на предвижданите конструктивно-строителни решения.

Целта на тази част от проекта на Генерален план е урегулирането на поземлени имоти с идентификатори:

1. **10971.501.412** - област Видин, община Видин, гр. Видин, п.к. 3700, ж.к. "Кале", вид собств. Държавна публична, вид територия Урбанизирана, НТП За водно-топанско, хидромелиоративно съоръжение, площ 6330 кв. м, стар номер 10971.307.711, 10971.510.244, 10971.307.617, 10971.501.538, 10971.501.380, Заповед за одобрение на КККР № РД-18-5/28.01.2008 г. на Изпълнителен Директор на АГКК, Заповед за изменение на КККР № 18-9395-23.11.2016/23.11.2016 г. на Началник на СГКК - Видин
2. **10971.502.204** - област Видин, община Видин, гр. Видин, п.к. 3700, кв. Централна градска част, ул. Дунавска, вид собств. Държавна публична, вид територия Урбанизирана, НТП За пристанище, площ 9932 кв. м, стар номер 10971.307.711, 10971.510.244, 10971.307.617, 10971.501.538, 10971.501.380, Заповед за одобре-

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	124/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

ние на КККР № РД-18-5/28.01.2008 г. на Изпълнителен Директор на АГКК, Заповед за изменение на КККР № 18-9395-23.11.2016/23.11.2016 г. на Началник на СГКК - Видин

3. **10971.502.917** - област Видин, община Видин, гр. Видин, п.к. 3700, ул. Дунавска, вид собств. Държавна публична, вид територия Урбанизирана, НТП За търговски обект, комплекс, площ 262 кв. м, стар номер 10971.502.915, квартал 9, парцел I, Заповед за одобрение на КККР № РД-18-5/28.01.2008 г. на Изпълнителен Директор на АГКК
4. **10971.502.916** - област Видин, община Видин, гр. Видин, п.к. 3700, ул. Дунавска, вид собств. Съсобственост, вид територия Урбанизирана, НТП За електроенергийното производство, площ 12 кв. м, квартал 9, парцел XVI, Заповед за одобрение на КККР № РД-18-5/28.01.2008 г. на Изпълнителен Директор на АГКК
5. **10971.502.918** - област Видин, община Видин, гр. Видин, п.к. 3700, ул. Дунавска, вид собств. Държавна публична, вид територия Урбанизирана, НТП Ниско застрояване (до 10 m), площ 1107 кв. м, стар номер 10971.502.915, Заповед за одобрение на КККР № РД-18-5/28.01.2008 г. на Изпълнителен Директор на АГКК
6. **10971.502.839** - област Видин, община Видин, гр. Видин, п.к. 3700, ж.к. "Химик", вид собств. Държавна публична, вид територия Урбанизирана, НТП За водно-топанско, хидромелиоративно съоръжение, площ 13320 кв. м, стар номер 10971.307.711, 10971.510.244, 10971.307.617, 10971.501.538, 10971.501.380, Заповед за одобрение на КККР № РД-18-5/28.01.2008 г. на Изпълнителен Директор на АГКК, Заповед за изменение на КККР № 18-9395-23.11.2016/23.11.2016 г. на Началник на СГКК - Видин

по КККР на област Видин, община Видин, гр. Видин, съгласно чл. 17, ал.1 от ЗУТ.

В резултат на това се обособяват нови:

1. УПИ LXXX-412, кв. 518 с предназначение „за брегозащитни съоръжения, пристан. и obsл. дейности“
2. УПИ LXXXI-204, кв. 518 с предназначение „за пристанищни, обществени и obsлужващи дейности, трафопост и брегозащитни съоръжения“

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	125/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

3. УПИ LXXXII-918, кв. 518 с предназначение „за брегозащитни съоръжения, пристан. и обсл. 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 обсл. 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 ЗУТ.

Предназначението на новообразуваните УПИ отговарят на ОУП на гр. Видин.

Проектът за ПУП-ИПРЗ е изготвен съгласно чл. 103, ал. 4 и чл. 104, ал. 1 от ЗУТ и не противоречи на ОУП на гр. Видин.

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

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	126/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

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

В третата зона – 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“. Отговорност на заявителите и одобряващия орган на инвестиционното намерение е адекватното отразяване във визта на съответните функционални и обемно-пространствени необходимости за конкретното предложение.

2.8 ЧАСТ "ЕКОЛОГИЧНА"

По отношение съдържанието на част “Екологична” от Генералния план на Пристанище Видин-Център, същото ще бъде допълнено след приключване на процедурата по екологична оценка по реда на глава шеста на Закона за опазване на околната среда.

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	127/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

3 ЕТАПНОСТ НА РЕАЛИЗАЦИЯТА НА ПРОЕКТА ЗА ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН

При разработването на Генералния план следва да се има предвид, че реализацията на заложените в него решения за изграждане и въвеждане в експлоатация на отделни обекти подобекти ще се изпълнява в съответствие с дългосрочната инвестиционната програма на ДП „Пристанищна инфраструктура“ по чл. 115, ал. 1 от ЗМПВВППРБ, респ. динамиката на изменение на големината и структурата на пътничкопотока и приетите (в т. ч. и ако станат факт в процеса на изработване на плана) изменения в релевантното към пристанищния сектор и процеса на устройствено планиране на страната законодателство.

Определената в генералния план етапност за неговото реализиране следва да бъде отразена във всяка от описаните в т 5.1.2 части, като следва да се посочва на кой етап от реализацията на плана се осъществяват съответните предвиждания за развитие.

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	128/133

4 ПРАВИЛА И НОРМАТИВИ ЗА ПРИЛАГАНЕТО НА ГЕНЕРАЛНИЯ ПЛАН

Прилагането на Генералния план е по реда на ЗУТ и относимата подзаконова нормативна уредба към него.

4.1 ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

В поземлените пристанищни имоти в границите на устройствена зона по Общия устройствен план на град Видин, които към датата на влизане в сила на генералния план за пристанищен терминал Видин-Център, част от пристанище за обществен транспорт по чл. 106 а ЗМПВВППРБ – Видин-Център имат начин на трайно ползване за пристанищни дейности и услуги (по см. на чл. 116, ал. 2 ЗМПВВППРБ (обн. ДВ, бр. бр.12 от 2000г., посл. изм. ДВ, бр.17 от 2021г.) и чл. 1, параграф 2, букви „а“ до „ж“ вкл. от РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2017/352 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 15 февруари 2017 г. за създаване на рамка за предоставянето на пристанищни услуги и общи правила за финансовата прозрачност на пристанищата (ОВ L 57., 03.03.2017 г., стр. 1-19), както и в инфраструктурата за достъп по море до тях, до отпадане на нуждите от използването им за това, могат да се реализират инвестиционни инициативи за реконструкция и рехабилитация на съществуваща пристанищна инфраструктура, при спазване на ЗМПВВППРБ и ЗУТ, респективно на действащата нормативна уредба към момента на изготвяне на генералния план.

Промяната на начина на трайно ползване на поземлените имоти (или части от тях), съставляващи пристанищен терминал Видин-Център и отредени с генерален план се допуска въз основа на одобрен генерален план.

4.2 ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ЗАСТРОЯВАНЕТО И УСЛОВИЯ ЗА ИЗМЕНЕНИЕ НА ГЕНЕРАЛНИЯ ПЛАН

4.2.1 Изисквания към застрояването на територията на пристанището

Основните изисквания и принципи на застрояването на територията на пристанищните зони трябва да отговарят на изложената по горе технология, стратегия и принципи и най-вече показатели.

- Максималната височина на сградите, плътност и интензивност на застрояване и начин на застрояване на сгради и съоръженията да е в съответствие с плана на застрояване.

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	129/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

- До реализиране предвижданията на настоящия Генерален план във връзка с конкретни инвестиционни намерения, поземлените имоти се ползват съгласно текущото им предназначение.

4.2.2 Условия за изменение на генералния плана

Изменение на Генералния План може да бъде направено в съответствие с НАРЕДБА № 10 от 31.03.2014 г. за обхвата и съдържанието, изработването, одобряването и изменението на генералните планове на пристанищата за обществен транспорт.

Според наредба НАРЕДБА № 10 изменение на Генералния План може да бъде направено впри следните условия:

Чл. 39. Генерален план на пристанище за обществен транспорт може да се изменя, когато:

1. Настъпят промени в обществено-икономическите или устройствените условия, при които е бил изработен и одобрен планът, налагащи различни от съдържащите се в него концептуални решения за пристанищната територия и/или акватория;

2. Възникне инвестиционна инициатива, засягаща територия, резервирана за бъдещо развитие на пристанището;

3. Възникне инвестиционна инициатива за разширение на пристанището чрез изграждане на нов терминал или на нова зона:

а) за съхранение на товари, в т. ч. зона по чл. 103, ал. 6 ЗМПВВППРБ;

б) за извършване на дейности по чл. 116а ЗМПВВППРБ;

в) за извършване на проверките и контрола по чл. 101, ал. 1 ЗМПВВППРБ;

г) която по своето предназначение отговаря на характеристиките на пристанище по чл. 107 – 109 ЗМПВВППРБ;

4. Възникне инвестиционна инициатива, свързана с промяна на параметрите на пристанищната акватория или на някоя от зоните в нея;

5. Се констатира явна фактическа грешка, която има значение за предвижданията на плана;

6. В резултат на изменение на кадастрален план, одобряване или изменение на кадастрална карта имотните граници на поземлените имоти не съвпадат с външните регулационни граници на пристанищната територия.

Чл. 40.

(1) Изработването, разглеждането, приемането и одобряването на проекта за изменение на генерален план на пристанище за обществен транспорт се извършва по реда на раздели IV и V.

(2) При изработването на проекти за изменение на генерален план предварителното (прединвестиционното) проучване се извършва в обем, който е необходим и достатъчен за обосноваване на предвижданите изменения.

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	130/133

“АРХИТЕКТУРНО/ИНЖЕНЕРЕН СЪСТАВ” ЕООД

4.3 СПЕЦИФИЧНИ ПРАВИЛА И НОРМАТИВИ ЗА ПРИЛАГАНЕ НА ГЕНЕРАЛНИЯ ПЛАН – ПРИ УСЛОВИЯТА И В СЛУЧАИТЕ НА ЧЛ. 13, АЛ. 2 ОТ ЗАКОНА ЗА УСТРОЙСТВО НА ТЕРИТОРИЯТА (ЗУТ)

При изготвяне на Генералния план на Пристанище Видин-Център няма „Специфични правила и нормативи за прилагане на генералния план – при условията и в случаите на чл. 13, ал. 2 от Закона за устройство на територията (ЗУТ).

Генералният План на Пристанище Видин-Център **не предвижда:**

1. Особена териториалноустройствена защита и режим на превантивна устройствена защита по чл. 10, ал. 2 и 3 от ЗУТ;
2. Територии предназначени за ниско жилищно застрояване в населени места със сложни теренни и геоложки условия и/или за ниско застрояване със социални жилища;
3. Територии за специални обекти, свързани с отбраната и сигурността на страната.

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	131/133

Правата върху този документ и информацията в него са запазени. Размножаването, използването или разпространяването за трети страни без специални пълномощия е строго забранено.

ПРИЛОЖЕНИЯ:

Чертежи:

1. № BG1012-DR-MP-1001 - Ситуационен План – Общ
2. № BG1012-DR-MP-1002 - Ситуационен План - Зона Юг, Корабни Места 1, 2, 3 и 4
3. № BG1012-DR-MP-1003 - Ситуационен План - Зона Север, Корабни Места 5, 6, 7 и 8
4. № BG1012-DR-MP-1004 - Ситуационен План – Яхтена Зона
5. № BG1012-DR-MP-2001 – Парцеларен План – Общ
6. № BG1012-DR-MP-2002 - Парцеларен План - Зона Юг, Корабни Места 1, 2, 3 и 4
7. № BG1012-DR-MP-2003 - Парцеларен План - Зона Север, Корабни Места 5, 6, 7 и 8
8. № BG1012-DR-MP-2004 - Парцеларен План – Яхтена Зона
9. № BG1012-DR-MP-3001 – Електроснабдяване и ВиК – Общ План
10. № BG1012-DR-MP-3002 - Електроснабдяване и ВиК - Зона Юг, К.Места 1, 2, 3 и 4
11. № BG1012-DR-MP-3003 - Електроснабдяване и ВиК - Зона Север, К. Места 5, 6, 7 8
12. № BG1012-DR-MP-3004 - Електроснабдяване и ВиК – Яхтена Зона
13. № BG1012-DR-MP-4001 – Пътища и пътни подходи – Общ План
14. № BG1012-DR-MP-4002 - Пътища и пътни подходи - Зона Юг, К.Места 1, 2, 3 и 4
15. № BG1012-DR-MP-4003 - Пътища и пътни подходи - Зона Север, К. Места 5, 6, 7 8
16. № BG1012-DR-MP-4004 - Пътища и пътни подходи – Яхтена Зона
17. № BG1012-DR-MP-5001-Вертикална планитовка и хидрографски промери-Общ План
18. № BG1012-DR-MP-5002 - Вертикална планитовка и хидрографски промери - Зона Юг, К.Места 1, 2, 3 и 4
19. № BG1012-DR-MP-5003 - Вертикална планитовка и хидрографски промери - Зона Север, К. Места 5, 6, 7 8
20. № BG1012-DR-MP-5004 - Вертикална планитовка и хидрографски промери - Яхтена Зона
21. № BG1012-DR-MP-6001 – Ген. План ПУП-ПРЗ, ПУП План за Регулация (зона север)
22. № BG1012-DR-MP-6002 – Ген. План ПУП-ПРЗ, ПУП План за Регулация (зона юг)
23. № BG1012-DR-MP-6003 – Ген. План ПУП-ПРЗ, ПУП План за Застрояване (зона север)
24. № BG1012-DR-MP-6004 – Ген. План ПУП-ПРЗ, ПУП План за Застрояване (зона юг)
25. № BG1012-DR-MP-7001 – Генерален План – Типови Разреси

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	132/133

ЛИТЕРАТУРА

1. НАРЕДБА № 10 от 31.03.2014 г. за обхвата и съдържанието, изработването, одобряването и изменението на Генералните Планове на пристанищата за обществен транспорт,
2. ЗМПВВПРБ;
3. PIANC 2014 - Report n° 121 – 2014; Harbour Approach Channels Design Guidelines
4. IPCC Climate Change February 2007: The Physical Science. Basis Summary for Policymakers.
5. PIANC 2002 - WG33 GUIDELINES FOR THE DESIGN OF FENDERS SYSTEMS 2002
6. Recommendations of the “Committee for Waterfront Structures Harbours and Waterways” EAU 2015
7. Port Designers Handbook, Second Edition, 2010
8. Sea-web (<http://www.sea-web.com>)

част	обект	редакция	файл	дата	страница
3	Генерален План на Пристанище Видин-Център	2	R04 – Генерален План	2024	133/133