



ДЪРЖАВНО ПРЕДПРИЯТИЕ
ПРИСТАНИЩНА
ИНФРАСТРУКТУРА

ВЪЗЛОЖИТЕЛ: ДЪРЖАВНО ПРЕДПРИЯТИЕ
„ПРИСТАНИЩНА ИНФРАСТРУКТУРА“

ДОПЪЛНЕН ДОКЛАД

за Екологична оценка на

**„Проект на генерален план на пристанище за обществен
транспорт Русе“**

Съгласно Наредбата за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми



Изпълнител: „Мейсън Мастърс“ ЕООД

октомври, 2025 г.

СЪДЪРЖАНИЕ

ВЪВЕДЕНИЕ	11
1 ОПИСАНИЕ НА СЪДЪРЖАНИЕТО НА ОСНОВНИТЕ ЦЕЛИ НА ПЛАНА И ВРЪЗКА С ДРУГИ СЪОТНОСИМИ ПЛАНОВЕ И ПРОГРАМИ	12
1.1. Описание на съдържанието на основните цели на плана	12
1.1.1. <i>Обща сведения и цели на плана.....</i>	<i>12</i>
1.1.2. <i>Обхват на плана.....</i>	<i>13</i>
1.1.2.1. Пристанищна територия	14
1.1.2.2. Пристанищна акватория.....	17
1.1.3. <i>Анализ и описание на текущото състояние на пристанищната инфраструктура. Маркетингово предвиждане и прогнозни товари на пристанище за обществен транспорт Русе</i>	<i>25</i>
1.1.3.1. Анализ и описание на текущото състояние на пристанищната инфраструктура.....	25
1.1.3.1.1. Описание на текущото състояние на пристанищните терминали	25
1.1.3.1.2. Анализ на пътният достъп до пристанищните терминали	51
1.1.3.2. Характеризиране на пристанищните терминали съобразно плановите за европейски и национални транспортни коридори	54
1.1.3.3. Маркетингово предвиждане и прогнозни товари на пристанище за обществен транспорт Русе	59
1.1.4. <i>Предвиждания на плана</i>	<i>63</i>
1.1.4.1. План за регулация и застрояване на пристанищната територия.....	63
1.1.4.2. Парцеларни планове на пристанищните акватории	68
1.2. Връзка на проекта на генералния план с други съотносими планове и програми	69
1.2.1. <i>Връзка на проекта на генералния план с Европейски стратегически документи.....</i>	<i>69</i>
1.2.2. <i>Връзка на проекта на генералния план с национални стратегически документи.....</i>	<i>73</i>
1.2.3. <i>Връзка на проекта на генералния план с регионални стратегически документи.....</i>	<i>87</i>
2 АСПЕКТИ НА ТЕКУЩОТО СЪСТОЯНИЕ НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ЕВЕНТУАЛНО РАЗВИТИЕ БЕЗ ПРИЛАГАНЕТО НА ПЛАНА.....	89
2.1. Текущо състояние на околната среда.....	89
2.1.1. <i>Климат и атмосферен въздух</i>	<i>89</i>
2.1.1.1. Климат	89
2.1.1.1.1. Климатични характеристики в районите на разглежданите пристанищни терминали.....	89
2.1.1.1.2. Изменение на климата – основни тенденции.....	109
2.1.1.1.3. Емисии на парникови газове.....	114
2.1.1.2. Качество на атмосферния въздух (КАВ).....	115
2.1.1.2.1. Анализ на основните наблюдавани замърсители на атмосферния въздух по данни от пунктовете за мониторинг	118
2.1.1.2.2. Измервания с Мобилна Автоматична Станция (МАС) за имисионен контрол.....	120
2.1.1.2.3. Местни системи за наблюдение и контрол на КАВ	121
2.1.1.2.4. Източници на емисии на вредни вещества в атмосферния въздух, за територията на разглежданите пристанищни терминали	121
2.1.1.2.5. Разработени програми за намаляване нивата на замърсителите и достигане качеството на атмосферния въздух в съответствие с чл. 27 от Закона за чистотата на атмосферния въздух (ЗЧАВ).....	123
2.1.1.2.6. Изводи и заключения за качеството на атмосферния въздух в границите на териториите на РИОСВ, в чийто обхват се намират пристанищните терминали	125
2.1.1.2.7. Роля на пристанищните терминали в определяне КАВ на засегнатите райони	126
2.1.2. <i>Повърхностни и подземни води.....</i>	<i>127</i>
2.1.2.1. Повърхностни води	127
2.1.2.1.1. Речна мрежа.....	127
2.1.2.1.2. Повърхностно водно тяло. Типология на повърхностните води.....	127
2.1.2.1.3. Анализ текущото състояние на река Дунав	130
2.1.2.1.4. Източници на замърсяване на водното тяло в териториалният обхват на „ПРОЕКТ НА ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН НА ПРИСТАНИЩЕ ЗА ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ РУСЕ“	131
2.1.2.1.5. Хидрология.....	133
2.1.2.1.6. Заключение.....	144
2.1.2.2. Подземни води	144

2.1.3.	ГЕОЛОЖКА СРЕДА	159
2.1.4.	ЛАНДШАФТ	182
2.1.5.	ЗЕМИ И ПОЧВИ	183
2.1.6.	КУЛТУРНО-ИСТОРИЧЕСКО НАСЛЕДСТВО	186
2.1.7.	БИОЛОГИЧНО РАЗНООБРАЗИЕ	190
2.1.7.1.	ФЛОРА	190
2.1.7.2.	ФАУНА	192
2.1.7.3.	ЗАЩИТЕНИ ТЕРИТОРИИ И ЗАЩИТЕНИ ЗОНИ	198
2.1.8.	МАТЕРИАЛНИ АКТИВИ	203
2.1.9.	ЗДРАВНО-ХИГИЕННИ АСПЕКТИ НА ОКОЛНАТА СРЕДА	203
2.1.9.1.	ДЕМОГРАФСКА ХАРАКТЕРИСТИКА	204
2.1.9.2.	ЗДРАВЕОПАЗВАНЕ	206
2.1.9.3.	РИСКОВИ ФАКТОРИ, ВЛИЯЕЩИ ВЪРХУ ЗДРАВЕТО НА НАСЕЛЕНИЕТО	207
2.1.10.	ОТПАДЪЦИ	216
2.1.10.1.	УПРАВЛЕНИЕ НА ОТПАДЪЦИТЕ НА ОБЩИНСКО НИВО	216
2.1.10.2.	УПРАВЛЕНИЕ НА ОТПАДЪЦИТЕ НА ПРИСТАНИЩНИТЕ ТЕРМИНАЛИ	217
2.1.11.	ОПАСНИ ХИМИЧНИ ВЕЩЕСТВА И СМЕСИ	221
2.1.12.	ВРЕДНИ ФИЗИЧНИ ФАКТОРИ	223
2.1.12.1.	ШУМ	223
2.1.12.1.1.	АНАЛИЗ НА ИЗЛЪЧВАНИЯ В РАЙОНИТЕ НА ПРИСТАНИЩНИТЕ ТЕРМИНАЛИ ШУМ ОТ ПРОМИШЛЕНИ ИНСТАЛАЦИИ И СЪОРЪЖЕНИЯ	223
2.1.12.1.2.	АНАЛИЗ НА АКУСТИЧНАТА СРЕДА В РАЙОНИТЕ НА ПРИСТАНИЩНИТЕ ТЕРМИНАЛИ	226
2.1.12.2.	ВИБРАЦИИ	237
2.1.12.3.	РАДИАЦИОННА ОБСТАНОВКА	237
2.1.12.4.	ЕЛЕКТРОМАГНИТНИ ИЗЛЪЧВАНИЯ	239
2.2.	ЕВЕНТУАЛНО РАЗВИТИЕ НА ОКОЛНАТА СРЕДА БЕЗ ПРИЛАГАНЕ НА ПЛАНА	242
3	ХАРАКТЕРИСТИКА НА ОКОЛНАТА СРЕДА ЗА ТЕРИТОРИИ, КОИТО ВЕРОЯТНО ЩЕ БЪДАТ ЗНАЧИТЕЛНО ЗАСЕГНАТИ	246
3.1.	КЛИМАТ И АТМОСФЕРЕН ВЪЗДУХ	247
3.1.1.	КЛИМАТ, ПРОМЕНИ В КЛИМАТА И АДАПТАЦИЯ КЪМ КЛИМАТИЧНИТЕ ПРОМЕНИ	247
3.1.2.	КАЧЕСТВО НА АТМОСФЕРНИЯ ВЪЗДУХ	247
3.2.	ПОВЪРХНОСТНИ И ПОДЗЕМНИ ВОДИ	247
3.2.1.	ПОВЪРХНОСТНИ ВОДИ И ПОДЗЕМНИ ВОДИ	247
3.2.2.	ЗОНИ ЗА ЗАЩИТА НА ВОДИТЕ, СЪГЛАСНО ЧЛ. 119А, АЛ. 1 ОТ ЗАКОНА ЗА ВОДИТЕ	248
3.2.3.	РАЙОНИ СЪС ЗНАЧИТЕЛЕН ПОТЕНЦИАЛЕН РИСК ОТ НАВОДНЕНИЯ	250
3.3.	ГЕОЛОЖКА СРЕДА	252
3.4.	ЛАНДШАФТ	252
3.5.	ЗЕМИ И ПОЧВИ	253
3.6.	КУЛТУРНО-ИСТОРИЧЕСКО НАСЛЕДСТВО	253
3.7.	БИОЛОГИЧНО РАЗНООБРАЗИЕ	253
3.8.	МАТЕРИАЛНИ АКТИВИ	254
3.9.	ЗДРАВНО-ХИГИЕННИ АСПЕКТИ	254
3.10.	ОТПАДЪЦИ	254
3.11.	ОПАСНИ ХИМИЧНИ ВЕЩЕСТВА И СМЕСИ	255
3.12.	ВРЕДНИ ФИЗИЧНИ ФАКТОРИ	255
4	СЪЩЕСТВУВАЩИ ЕКОЛОГИЧНИ ПРОБЛЕМИ, УСТАНОВЕНИ НА РАЗЛИЧНО НИВО, ИМАЩИ ОТНОШЕНИЕ КЪМ ПЛАНА	255
5	ЦЕЛИ НА ОПАЗВАНЕ НА ОКОЛНАТА СРЕДА НА НАЦИОНАЛНО И МЕЖДУНАРОДНО РАВНИЩЕ, ИМАЩИ ОТНОШЕНИЕ КЪМ ПЛАНА, И НАЧИНЪТ ПО КОЙТО ТЕЗИ ЦЕЛИ И ВСИЧКИ ЕКОЛОГИЧНИ СЪОБРАЖЕНИЯ СА ВЗЕТИ ПОД ВНИМАНИЕ ПО ВРЕМЕ НА ИЗГОТВЯНЕТО НА ПЛАНА	262
6	ВЕРОЯТНИ ЗНАЧИТЕЛНИ ВЪЗДЕЙСТВИЯ ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА	281
6.1.	ВЕРОЯТНИ ЗНАЧИТЕЛНИ ВЪЗДЕЙСТВИЯ ВЪРХУ КЛИМАТА И АТМОСФЕРНИЯ ВЪЗДУХ	281
6.1.1.	ВЕРОЯТНИ ЗНАЧИТЕЛНИ ВЪЗДЕЙСТВИЯ ВЪРХУ КЛИМАТИЧНИТЕ ИЗМЕНЕНИЯ И АДАПТАЦИЯТА КЪМ КЛИМАТИЧНИТЕ ПРОМЕНИ	281

6.1.2.	ВЕРОЯТНИ ЗНАЧИТЕЛНИ ВЪЗДЕЙСТВИЯ ВЪРХУ КАЧЕСТВОТО НА АТМОСФЕРНИЯ ВЪЗДУХ.....	284
6.2.	ВЕРОЯТНИ ЗНАЧИТЕЛНИ ВЪЗДЕЙСТВИЯ ВЪРХУ ПОВЪРХНОСТНИТЕ И ПОДЗЕМНИТЕ ВОДИ	286
6.2.1.	ВЕРОЯТНИ ЗНАЧИТЕЛНИ ВЪЗДЕЙСТВИЯ ВЪРХУ ПОВЪРХНОСТНИТЕ ВОДИ.....	286
6.2.2.	ВЕРОЯТНИ ЗНАЧИТЕЛНИ ВЪЗДЕЙСТВИЯ ВЪРХУ ПОДЗЕМНИТЕ ВОДИ.....	288
6.3.	ВЕРОЯТНИ ЗНАЧИТЕЛНИ ВЪЗДЕЙСТВИЯ ВЪРХУ ГЕОЛОЖКАТА СРЕДА	291
6.4.	ВЕРОЯТНИ ЗНАЧИТЕЛНИ ВЪЗДЕЙСТВИЯ ВЪРХУ ЛАНДШАФТА	293
6.5.	ВЕРОЯТНИ ЗНАЧИТЕЛНИ ВЪЗДЕЙСТВИЯ ВЪРХУ ЗЕМИТЕ И ПОЧВИТЕ	294
6.6.	ВЕРОЯТНИ ЗНАЧИТЕЛНИ ВЪЗДЕЙСТВИЯ ВЪРХУ КУЛТУРНО ИСТОРИЧЕСКОТО НАСЛЕДСТВО	297
6.7.	ВЕРОЯТНИ ЗНАЧИТЕЛНИ ВЪЗДЕЙСТВИЯ ВЪРХУ БИОЛОГИЧНОТО РАЗНООБРАЗИЕ, ЗАЩИТЕНИТЕ ТЕРИТОРИИ И ЗАЩИТЕНИТЕ ЗОНИ	298
6.7.1.	ВЕРОЯТНИ ЗНАЧИТЕЛНИ ВЪЗДЕЙСТВИЯ ВЪРХУ БИОЛОГИЧНОТО РАЗНООБРАЗИЕ	298
6.7.2.	ЗАЩИТЕНИ ТЕРИТОРИИ И ЗАЩИТЕНИ ЗОНИ.....	302
6.8.	ВЕРОЯТНИ ЗНАЧИТЕЛНИ ВЪЗДЕЙСТВИЯ ВЪРХУ МАТЕРИАЛНИТЕ АКТИВИ	303
6.9.	ВЕРОЯТНИ ЗНАЧИТЕЛНИ ВЪЗДЕЙСТВИЯ ВЪРХУ ЗДРАВНО-ХИГИЕННИТЕ АСПЕКТИ НА СРЕДАТА	305
6.9.1.	ВЛИЯНИЕ НА ОТДЕЛНИТЕ РИСКОВИ ФАКТОРИ ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА.....	305
6.9.2.	ВЪЗДЕЙСТВИЯ ВЪРХУ ЗОНИ ИЛИ ОБЕКТИ СЪС СПЕЦИФИЧЕН ХИГИЕННО - ОХРАНИТЕЛЕН СТАТУС В ОБХВАТА НА ПЛАНА. ИДЕНТИФИЦИРАНЕ НА ИЗТОЧНИЦИТЕ НА ВРЕДНИ ВЪЗДЕЙСТВИЯ ВЪРХУ ЗДРАВЕТО НА НАСЕЛЕНИЕТО	306
6.10.	ВЕРОЯТНИ ЗНАЧИТЕЛНИ ВЪЗДЕЙСТВИЯ ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА ОТ ОБРАЗУВАНИТЕ ОТПАДЪЦИ	320
6.11.	ВЕРОЯТНИ ЗНАЧИТЕЛНИ ВЪЗДЕЙСТВИЯ, ПОРОДЕНИ ОТ ОХВС И РИСК ОТ ГОЛЕМИ АВАРИИ.....	320
6.12.	ВЕРОЯТНИ ЗНАЧИТЕЛНИ ВЪЗДЕЙСТВИЯ ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА, ПОРОДЕНИ ОТ НАДНОРМЕНИ НИВА НА ВРЕДНИ ФИЗИЧНИ ФАКТОРИ	321
7	МЕРКИ, ПРЕДВИДЕНИ ЗА ПРЕДОТВРАТЯВАНЕ, НАМАЛЯВАНЕ И ВЪЗМОЖНО НАЙ-ПЪЛНО КОМПЕНСИРАНЕ НА НЕБЛАГОПРИЯТНИТЕ ПОСЛЕДСТВИЯ ОТ ОСЪЩЕСТВЯВАНЕТО НА ПЛАНА ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА.....	323
7.1.	МЕРКИ ЗА ОТРАЗЯВАНЕ В ОКОНЧАТЕЛНИЯ ВАРИАНТ НА ГЕНЕРАЛНИЯ ПЛАН НА ПРИСТАНИЩЕ ЗА ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ РУСЕ	323
7.2.	МЕРКИ ПО ВРЕМЕ НА ПРИЛАГАНЕ НА ПЛАНА	323
8	ОПИСАНИЕ НА МОТИВИТЕ ЗА ИЗБОР НА РАЗГЛЕДАНИТЕ АЛТЕРНАТИВИ И НА МЕТОДИТЕ НА ИЗВЪРШВАНЕ НА ЕКОЛОГИЧНА ОЦЕНКА, ВКЛ. ТРУДНОСТИТЕ ПРИ СЪБИРАНЕ НА НЕОБХОДИМАТА ИНФОРМАЦИЯ	328
8.1.	МОТИВИ ЗА ИЗБОР НА РАЗГЛЕДАНИТЕ АЛТЕРНАТИВИ	328
8.2.	ИЗПОЛЗВАНИ МЕТОДИ ЗА ИЗВЪРШВАНЕ НА ЕКОЛОГИЧНА ОЦЕНКА И ИЗТОЧНИЦИ НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ИЗГОТВЯНЕ НА ЕО	329
8.2.1.	КЛИМАТ И АТМОСФЕРЕН ВЪЗДУХ	332
8.2.2.	ПОВЪРХНОСТНИ И ПОДЗЕМНИ ВОДИ.....	333
8.2.3.	ГЕОЛОЖКА СРЕДА	333
8.2.4.	ЛАНДШАФТ.....	333
8.2.5.	ЗЕМИ И ПОЧВИ.....	333
8.2.6.	БИОЛОГИЧНО РАЗНООБРАЗИЕ, ЗАЩИТЕНИ ТЕРИТОРИИ И ЗАЩИТЕНИ ЗОНИ.....	333
8.2.7.	КУЛТУРНО-ИСТОРИЧЕСКО НАСЛЕДСТВО, ВКЛЮЧИТЕЛНО АРХИТЕКТУРНО И АРХЕОЛОГИЧЕСКО НАСЛЕДСТВО	333
8.2.8.	МАТЕРИАЛНИ АКТИВИ	334
8.2.9.	ЗДРАВНО-ХИГИЕННИ АСПЕКТИ НА ОКОЛНАТА СРЕДА.....	334
8.2.10.	ОТПАДЪЦИ.....	334
8.2.11.	ВРЕДНИ ФИЗИЧНИ ФАКТОРИ	334
8.3.	ТРУДНОСТИ ПРИ СЪБИРАНЕ НА ИНФОРМАЦИЯТА	334
8.4.	ЗАКОНОДАТЕЛНА РАМКА	334
8.4.1.	МЕТОДИКИ	334
8.4.2.	МЕЖДУНАРОДНО ЗАКОНОДАТЕЛСТВО	335
8.4.3.	НАЦИОНАЛНО ЗАКОНОДАТЕЛСТВО	336
9	НЕОБХОДИМИ МЕРКИ ВЪВ ВРЪЗКА С НАБЛЮДЕНИЕТО ПО ВРЕМЕ НА ПРИЛАГАНЕТО НА ПЛАНА	338
10	СПРАВКА ЗА ПРОВЕДЕНИТЕ КОНСУЛТАЦИИ ПО ВРЕМЕ НА ИЗГОТВЯНЕТО НА ЕКОЛОГИЧНАТА ОЦЕНКА	340
10.1.	РЕЗУЛТАТИ ОТ КОНСУЛТАЦИИТЕ ПО ОБХВАТА И СЪДЪРЖАНИЕТО НА ЕО	340
10.2.	РЕЗУЛТАТИ ОТ КОНСУЛТАЦИИТЕ ПО ИЗГОТВЕНАТА ЕО	340
11	ЗАКЛЮЧЕНИЕ	340
12	СПИСЪК НА ЕКИПА, ИЗГОТВИЛ ДЕО.....	340
13	ПРИЛОЖЕНИЯ КЪМ ДОКЛАДА ЗА ЕКОЛОГИЧНА ОЦЕНКА	340

Списък Фигури

ФИГУРА 1. РАЗПОЛОЖЕНИЕТО НА ПРИСТАНИЩНИТЕ ТЕРМИНАЛИ	14
ФИГУРА 2. ОБЩ ИЗГЛЕД КЪМ ПРИСТАНИЩНИ ТЕРМИНАЛИ РУСЕ – ЦЕНТЪР, РУСЕ - ЗАПАД, РУСЕ - ИЗТОК – 1, РУСЕ - ИЗТОК – 2, ОБОСОБЕНА ЗОНА РУСЕ - ИЗТОК	26
ФИГУРА 3. ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ РУСЕ – ЗАПАД	26
ФИГУРА 4. ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ РУСЕ – ЦЕНТЪР	30
ФИГУРА 5. ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ РУСЕ – ИЗТОК – 2	32
ФИГУРА 6. ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ РУСЕ – ИЗТОК – 1	36
ФИГУРА 7. ОБЩ ИЗГЛЕД КЪМ ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ ТУТРАКАН	39
ФИГУРА 8. ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ ТУТРАКАН	39
ФИГУРА 9. ОБЩ ИЗГЛЕД КЪМ ФЕРИБОТЕН ТЕРМИНАЛ СИЛИСТРА И ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ СИЛИСТРА	41
ФИГУРА 10. ФЕРИБОТЕН ТЕРМИНАЛ СИЛИСТРА	41
ФИГУРА 11. ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ СИЛИСТРА	43
ФИГУРА 12. ОБЩ ИЗГЛЕД КЪМ ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ СОМОВИТ	44
ФИГУРА 13. ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ СОМОВИТ	45
ФИГУРА 14. ОБЩ ИЗГЛЕД КЪМ ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ НИКОПОЛ	47
ФИГУРА 15. ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ НИКОПОЛ	47
ФИГУРА 16. ОБЩ ИЗГЛЕД КЪМ ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ СВИЩОВ	48
ФИГУРА 17. ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ СВИЩОВ	49
ФИГУРА 18. ОБХВАТ НА ПРИСТАНИЩЕ ЗА ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ РУСЕ В КАРТАТА НА КОРИДОР „РЕЙН – ДУНАВ“	56
ФИГУРА 19. ПРОПУСКАТЕЛНА СПОСОБНОСТ НА ПРИСТАНИЩНИТЕ ТЕРМИНАЛИ НА ПРИСТАНИЩЕ ЗА ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ РУСЕ	59
ФИГУРА 20. КЛИМАТИЧНИ ОБЛАСТИ НА ТЕРИТОРИЯТА НА Р БЪЛГАРИЯ	89
ФИГУРА 21. КЛИМАТИЧНИ РАЙОНИ НА ТЕРИТОРИЯТА НА Р БЪЛГАРИЯ	90
ФИГУРА 22. ТЕМПЕРАТУРЕН ХОД В ГР. РУСЕ ПРЕЗ ПЕРИОДА 1931-1970 г.	91
ФИГУРА 23. СРЕДНОДНЕВЕН МАКСИМУМ И МИНИМУМ НА ТЕМПЕРАТУРИТЕ ЗА ГР. РУСЕ ЗА ПОСЛЕДНИТЕ 30 ГОДИНИ	91
ФИГУРА 24. ДНИ НА МЕСЕЧНА БАЗА, В КОИТО СА ДОСТИГНАТИ ОПРЕДЕЛЕНИ ТЕМПЕРАТУРНИ СТОЙНОСТИ ЗА ГР. РУСЕ ЗА ПОСЛЕДНИТЕ 30 ГОДИНИ	92
ФИГУРА 25. СРЕДЕН БРОЙ ПО МЕСЕЦИ СЛЪНЧЕВИ ДНИ, С РАЗКЪСАНА ОБЛАЧНОСТ И ОБЛАЧНИ И ВАЛЕЖНИ ДНИ ЗА ГР. РУСЕ ЗА ПОСЛЕДНИТЕ 30 ГОДИНИ	92
ФИГУРА 26. МНОГОГОДИШНА РОЗА НА ВЯТЪРА ЗА СТАНЦИЯ РУСЕ	93
ФИГУРА 27. СРЕДЕН БРОЙ НА ДНИТЕ С ВАЛЕЖИ ПО МЕСЕЦИ ЗА СТАНЦИЯ РУСЕ	94
ФИГУРА 28. ИЗМЕНЕНИЕ НА СЕЗОННИТЕ ВАЛЕЖИ В СТАНЦИЯ РУСЕ	94
ФИГУРА 29. БРОЙ НА ДНИТЕ ПРЕЗ ВСЕКИ МЕСЕЦ С ДОСТИГНАТО КОНКРЕТНО КОЛИЧЕСТВО ВАЛЕЖИ	95
ФИГУРА 30. СРЕДНИ ТЕМПЕРАТУРИ ЗА ПОСЛЕДНИТЕ 30 ГОДИНИ НА ТЕРИТОРИЯТА НА ОБЩИНА ТУТРАКАН	96
ФИГУРА 31. РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА КОЛИЧЕСТВОТО ВАЛЕЖИ ПО МЕСЕЦИ	96
ФИГУРА 32. БРОЙ ДНИ С ВАЛЕЖИ ЗА ГР. ТУТРАКАН	97
ФИГУРА 33. БРОЙ ДНИ С ДОСТИГНАТО ОПРЕДЕЛЕНО КОЛИЧЕСТВО ВАЛЕЖИ	97
ФИГУРА 34. МНОГОГОДИШНА РОЗА НА ВЯТЪРА ЗА ГР. ТУТРАКАН	98
ФИГУРА 35. СРЕДНИ ТЕМПЕРАТУРИ ПО МЕСЕЦИ ЗА ГР. СИЛИСТРА	99
ФИГУРА 36. КОЛИЧЕСТВО ВАЛЕЖИ В l/m^2 ЗА РАЙОНА НА ГР. СИЛИСТРА	99
ФИГУРА 37. БРОЙ ДНИ С ВАЛЕЖИ ЗА РАЙОНА НА СИЛИСТРА	100
ФИГУРА 38. БРОЙ ДНИ С ДОСТИГНАТО ОПРЕДЕЛЕНО КОЛИЧЕСТВО ВАЛЕЖИ ЗА ОБЩИНА СИЛИСТРА	100
ФИГУРА 39. МНОГОГОДИШНА РОЗА НА ВЯТЪРА ЗА ГР. СИЛИСТРА	101
ФИГУРА 40. СРЕДНИ ТЕМПЕРАТУРИ ПО МЕСЕЦИ ЗА ГР. НИКОПОЛ	102
ФИГУРА 41. КОЛИЧЕСТВО ВАЛЕЖИ В l/m^2 ЗА РАЙОНА НА ГР. НИКОПОЛ	102
ФИГУРА 42. БРОЙ ДНИ С ВАЛЕЖИ ЗА РАЙОНА НА ГР. НИКОПОЛ	103
ФИГУРА 43. БРОЙ ДНИ С ДОСТИГНАТО ОПРЕДЕЛЕНО КОЛИЧЕСТВО ВАЛЕЖИ ЗА ОБЩИНА НИКОПОЛ	103
ФИГУРА 44. МНОГОГОДИШНА РОЗА НА ВЯТЪРА ЗА ГР. НИКОПОЛ	104
ФИГУРА 45. СРЕДНИ ТЕМПЕРАТУРИ ПО МЕСЕЦИ ЗА РАЙОНА НА СОМОВИТ	105
ФИГУРА 46. БРОЙ ДНИ С ВАЛЕЖИ ЗА РАЙОНА НА С. СОМОВИТ	105
ФИГУРА 47. БРОЙ ДНИ С ДОСТИГНАТО ОПРЕДЕЛЕНО КОЛИЧЕСТВО ВАЛЕЖИ	106
ФИГУРА 48. ИНТЕНЗИВНОСТ НА ВЯТЪРА ЗА СОМОВИТ	106
ФИГУРА 49. СРЕДНИ ТЕМПЕРАТУРИ ПО МЕСЕЦИ ЗА ГР. СВИЩОВ	107
ФИГУРА 50. БРОЙ ДНИ С ВАЛЕЖИ ЗА РАЙОНА НА СВИЩОВ	108

ФИГУРА 51. Брой дни с достигнато определено количество валежи за община Свищов	108
ФИГУРА 52. Многогодишна роза на вятъра за гр. Свищов	109
ФИГУРА 53. Многогодишни средни стойности на температурата по сезони и годишно (ANN) за референтния (1981–2010 г.) и далечния бъдещ (2070–2099 г.) период, съгласно сценариите RCP4.5 и RCP8.5. На четвърти и пети ред са показани абсолютните разлики в бъдещия период спрямо референтния за двата сценария. Единиците са °C	111
ФИГУРА 54. Многогодишни средни стойности на сумарния валеж по сезони и годишно (ANN) за референтния (1981–2010 г.) и далечния бъдещ (2070–2099 г.) период съгласно сценариите RCP4.5 и RCP8.5. Единиците са мм. На четвърти и пети ред са показани относителните разлики (в %) в бъдещия период спрямо референтния за двата сценария	112
ФИГУРА 55. Изменение на климатичните индекси според RCP4.5 и RCP8.5 сценарии за близко (2021–2050 г.) и далечно (2070–2099 г.) бъдеще	112
ФИГУРА 56. Симулирани средногодишни и сезонни промени на валежите (в %) – първите два реда, и на температурата (в °C) – вторите два реда, с регионалния климатичен модел RegCM4 по сценария RCP4.5 за периодите 2021–2050 и 2071–2099 г. спрямо референтния период 1975–2004 г. (Valcheva, 2021)	114
ФИГУРА 57. Пунктове за мониторинг на качеството на атмосферния въздух (КАВ) на територията на Р България (източник: ИАОС)	116
ФИГУРА 58. Местоположението на пунктовете за контрол на КАВ на територията на РИОСВ-Русе	117
ФИГУРА 59. Водни стоежи по дати за периода 1941 – 2020 год.	134
ФИГУРА 60. Многогодишна трайност на водните стоежи	134
ФИГУРА 61. Характерни водните количества [m ³ /s] по дати	135
ФИГУРА 62. Водни стоежи по дати за периода 1997 – 2021 год.	136
ФИГУРА 63. Многогодишна трайност на водните стоежи	136
ФИГУРА 64. Характерни водните количества [m ³ /s] по дати	137
ФИГУРА 65. Водни стоежи по дати за периода 1941 – 2020 год.	138
ФИГУРА 66. Многогодишна трайност на водните стоежи	138
ФИГУРА 67. Характерни водните количества [m ³ /s] по дати	139
ФИГУРА 68. Водни стоежи по дати за периода 1997 – 2021 год.	140
ФИГУРА 69. Многогодишна трайност на водните стоежи	140
ФИГУРА 70. Характерни водните количества [m ³ /s] по дати	141
ФИГУРА 71. Водни стоежи по дати за периода 1941 – 2020 год.	142
ФИГУРА 72. Многогодишна трайност на водните стоежи	142
ФИГУРА 73. Характерни водните количества [m ³ /s] по дати	143
ФИГУРА 74. Карта на фактическия материал с нанесени контурите на свлачищата	166
ФИГУРА 75. Карта на фактическия материал с нанесени контурите на свлачищата	167
ФИГУРА 76. Карта на фактическия материал с нанесени контурите на свлачищата	168
ФИГУРА 77. Карта на фактическия материал с нанесени контурите на свлачищата	169
ФИГУРА 78. Карта на фактическия материал с нанесени контурите на свлачищата	170
ФИГУРА 79. Карта на фактическия материал с нанесени контурите на свлачищата	171
ФИГУРА 80. Ниво на геоложкия риск	175
ФИГУРА 81. Ниво на сумарната геоложка опасност в България	175
ФИГУРА 82. Опасност от свлачища в България	176
ФИГУРА 83. Опасност от ерозия в България	177
ФИГУРА 84. Опасност от втечняване на слаби почви в България	180
ФИГУРА 85. Опасност от пропадане на льос в България	181
ФИГУРА 86. Ландшафт	182
ФИГУРА 87. Земно покритие (CORINE Land Cover 2018)	183
ФИГУРА 88. Почви	185
ФИГУРА 89. Схема на ДЕПА за изхвърляне на наносни материали при драгиране на лимана на пристанищен терминал Русе - Изток, входа и част от лимана на пристанищен терминал Русе - Запад	218
ФИГУРА 90. Схема на ДЕПА за разтоварване на иззети наносни отложения при удълбочаване на оперативната зона и канала за подхода на фериботен терминал Силистра за 2021г.	218
ФИГУРА 91. Схема на ДЕПА за разтоварване на иззети наносни отложения при удълбочаване на оперативната зона и канала за подхода на пристанищен терминал Силистра за 2021г.	218
ФИГУРА 92. Площадка за разполагане на СПРЕАЗ, ситуирана в поземлен имот с идентификатор 63427.8.1009	220

Списък Таблици

ТАБЛИЦА 1. ПРОПУСКАТЕЛНА СПОСОБНОСТ НА ПРИСТАНИЩНИТЕ ТЕРМИНАЛИ НА ПРИСТАНИЩЕ ЗА ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ РУСЕ	59
ТАБЛИЦА 2. ПРОГНОЗА ЗА ТОВАРООБОРОТ НА ПРИСТАНИЩЕ РУСЕ-ЗАПАД	60
ТАБЛИЦА 3. ПРОГНОЗА ЗА КОРАБОПОСЕЩЕНИЯТА НА ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ РУСЕ - ЦЕНТЪР	60
ТАБЛИЦА 4. ПРОГНОЗА ЗА ТОВАРООБОРОТА НА ПРИСТАНИЩЕ РУСЕ - ИЗТОК - 2	60
ТАБЛИЦА 5. ПРОГНОЗА ЗА ТОВАРООБОРОТ НА ПРИСТАНИЩЕ РУСЕ - ИЗТОК - 2	61
ТАБЛИЦА 6. ПРОГНОЗА ЗА ТОВАРООБОРОТ НА ПРИСТАНИЩЕ РУСЕ - ИЗТОК - 1	61
ТАБЛИЦА 7. ПРОГНОЗА ЗА КОРАБОПОСЕЩЕНИЯТА НА ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ ТУТРАКАН	61
ТАБЛИЦА 8. ПРОГНОЗА ЗА ТОВАРООБОРОТА НА ФЕРИБОТЕН ТЕРМИНАЛ СИЛИСТРА	62
ТАБЛИЦА 9. ПРОГНОЗА ЗА КОРАБОПОСЕЩЕНИЯТА НА ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ СИЛИСТРА	62
ТАБЛИЦА 10. ПРОГНОЗА ЗА ТОВАРООБОРОТА НА ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ СОМОВИТ	62
ТАБЛИЦА 11. ПРОГНОЗА ЗА ТОВАРООБОРОТА НА ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ НИКОПОЛ	62
ТАБЛИЦА 12. ПРОГНОЗА ЗА ТОВАРООБОРОТА НА ПРИСТАНИЩЕ СВИЩОВ	63
ТАБЛИЦА 13. ТИПОЛОГИЯ КАТЕГОРИЯ „РЕКА“	128
ТАБЛИЦА 14. ЕКОЛОГИЧНИ ЦЕЛИ ЗА ПОСТИГАНЕ НА ДОБРО ЕКОЛОГИЧНО СЪСТОЯНИЕ И ОПАЗВАНЕ НА ДОБРОТО ТАКОВА НА ПОВЪРХНОСТНОТО ВОДНО ТЯЛО	129
ТАБЛИЦА 15. СЪСТОЯНИЕ НА ВОДНОТО ТЯЛО СЪГЛАСНО „АНАЛИЗ ЗА СЪСТОЯНИЕТО НА ПОВЪРХНОСТНИТЕ ВОДНИ ТЕЛА, РАЗПОЛОЖЕНИ НА ТЕРИТОРИЯТА НА ДУНАВСКИ РАЙОН ЗА БАСЕЙНОВО УПРАВЛЕНИЕ ЗА 2023 г“	131
ТАБЛИЦА 16. СПИСЪК НА ПОДЗЕМНИТЕ ВОДНИ ТЕЛА В ТЕРИТОРИАЛНИЯ ОБХВАТ НА ОБЕКТА	144
ТАБЛИЦА 17. ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ПОДЗЕМНОТО ВОДНО ТЯЛО BG1G0000QAL007	145
ТАБЛИЦА 18. ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ПОДЗЕМНОТО ВОДНО ТЯЛО BG1G0000QAL008	146
ТАБЛИЦА 19. ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ПОДЗЕМНОТО ВОДНО ТЯЛО BG1G0000QAL010	148
ТАБЛИЦА 20. ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ПОДЗЕМНОТО ВОДНО ТЯЛО BG1G0000QAL012	149
ТАБЛИЦА 21. ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ПОДЗЕМНОТО ВОДНО ТЯЛО BG1G0000QPL026	150
ТАБЛИЦА 22. ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ПОДЗЕМНОТО ВОДНО ТЯЛО BG1G00000N1035	151
ТАБЛИЦА 23. ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ПОДЗЕМНОТО ВОДНО ТЯЛО BG1G0000K2M047	152
ТАБЛИЦА 24. ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ПОДЗЕМНОТО ВОДНО ТЯЛО BG1G0000K1B041	153
ТАБЛИЦА 25. ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ПОДЗЕМНОТО ВОДНО ТЯЛО BG1G0000K1B041	154
ТАБЛИЦА 26. ДАННИ ЗА РЕСУРСНИЯ ПОТЕНЦИАЛ НА ПОДЗЕМНИТЕ ВОДНИ ТЕЛА	155
ТАБЛИЦА 27. ДАННИ ЗА ВРЪЗКАТА НА ПОДЗЕМНИТЕ ВОДНИ ТЕЛА С ПОВЪРХНОСТНИТЕ ВОДИ	155
ТАБЛИЦА 28. ДАННИ ЗА ВРЪЗКАТА НА ПОДЗЕМНИТЕ ВОДНИ ТЕЛА СЪС СУХОЗЕМНИТЕ И ВОДНОЗАВИСИМИ ЕКОСИСТЕМИ	156
ТАБЛИЦА 29. ДАННИ ЗА ЛИТОЛОЖКИТЕ РАЗНОВИДНОСТИ, КОИТО СА ХАРАКТЕРНИ ЗА ПРИСТАНИЩАТА, ЧАСТ ОТ ГЕНЕРАЛНИЯ ПЛАН	162
ТАБЛИЦА 30. СТОЙНОСТИ ЗА РЕФЕРЕНТНОТО УСКОРЕНИЕ НА ОТДЕЛНИТЕ ОБЕКТИ НА ПРИСТАНИЩЕ ЗА ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ РУСЕ	163
ТАБЛИЦА 31. ДАННИ ЗА СВЛАЧИЩАТА В РАЙОНИТЕ НА ПРИСТАНИЩНИТЕ ТЕРМИНАЛИ	172
ТАБЛИЦА 32. ОБЩИ И ИНДИВИДУАЛНИ ПРИРОДНИ ГЕОЛОЖКИ ОПАСНОСТИ И РИСК НА ТЕРИТОРИЯТА НА БЪЛГАРИЯ	174
ТАБЛИЦА 33. КОНСЕРВАЦИОННО ЗНАЧИМИ ВИДОВЕ РИБИ, ПОТЕНЦИАЛНО СРЕЩАЩИ СЕ В РАЙОНА НА ПРОЕКТА (ЧЕРВЕНА КНИГА НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ, 2011)	193
ТАБЛИЦА 34. ВИДОВЕ ПТИЦИ, ОБЕКТ НА ОПАЗВАНЕ, ПОТЕНЦИАЛНО СРЕЩАЩИ СЕ В РАЙОНА НА ПРОЕКТА (ЧЕРВЕНА КНИГА НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ (2011)	196
ТАБЛИЦА 35. ДАННИ ОБЛАСТ РУСЕ, ОБЛАСТ СИЛИСТРА, ОБЛАСТ ПЛЕВЕН И ОБЛАСТ ВЕЛИКО ТЪРНОВО ЗА 2023г. ЗА ЕСТЕСТВЕНИЯ И МЕХАНИЧНИЯ ПРИРАСТ НА НАСЕЛЕНИЕТО ЗА РАЗГЛЕЖДАНИТЕ РАЙОНИ	204
ТАБЛИЦА 36. ВЪЗРАСТОВА СТРУКТУРА НА НАСЕЛЕНИЕТО ПРЕЗ 2023 г. В РАЗГЛЕЖДАНИТЕ РАЙОНИ	205
ТАБЛИЦА 37. СТРУКТУРА НА РЕГИСТРИРАНАТА БОЛЕСТНОСТ НА НАСЕЛЕНИЕТО ПО КЛАСОВЕ БОЛЕСТИ В ОБЛАСТ РУСЕ ЗА ПЕРИОДА 2019 - 2023 г.	209
ТАБЛИЦА 38. СТРУКТУРА НА РЕГИСТРИРАНАТА ЗАБОЛЕВАЕМОСТ НА НАСЕЛЕНИЕТО ПО КЛАСОВЕ БОЛЕСТИ В ОБЛАСТ РУСЕ ЗА ПЕРИОДА 2019 - 2023 г.	210
ТАБЛИЦА 39. НАЛИЧНИ ПРЕДПРИЯТИЯ, КЛАСИФИЦИРАНИ С НИСЪК ИЛИ ВИСОК РИСКОВ ПОТЕНЦИАЛ НА ТЕРИТОРИЯТА НА ОБЩИНА РУСЕ .	212
ТАБЛИЦА 40. ЗАБОЛЕВАЕМОСТТА ЗА ГР. СИЛИСТРА ПРЕЗ 2021г., 2022г. и 2023г. (на 1 000 души) - Група болести от клас Х „Болести на дихателната система“	214
ТАБЛИЦА 41. Брой първични прегледи за болести на дихателната система на лица във възрастовите групи 0 - 17 години и над 18 години в Община Свищов за 2023г.	215
ТАБЛИЦА 42. ПРИСТАНИЩНИ ПРИЕМНИ СЪОРЪЖЕНИЯ НА ОТДЕЛНИТЕ ТЕРМИНАЛИ	219
ТАБЛИЦА 43. ЕВЕНТУАЛНО РАЗВИТИЕ НА АСПЕКТИТЕ НА ОКОЛНАТА СРЕДА, ВКЛ. И ЧОВЕШКОТО ЗДРАВЕ, БЕЗ ПРИЛАГАНЕ НА ГЕНЕРАЛНИЯ ПЛАН НА ПРИСТАНИЩЕ ЗА ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ РУСЕ	242
ТАБЛИЦА 44. ЗОНИ ЗА ЗАЩИТА НА ВОДИТЕ, СЪГЛАСНО ЧЛ. 119А, АЛ.1 ОТ ЗАКОНА ЗА ВОДИТЕ	248

ТАБЛИЦА 45. Зони за защита на подземни води, предназначени за питейно-битово водоснабдяване	248
ТАБЛИЦА 46. Мерки заложени в ПУРН 2022–2027 г. които ще се изпълняват в до териториалният обхват на Генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе	251
ТАБЛИЦА 47. Съществуващи екологични проблеми, установени на различно ниво, имащи отношение към прилагане на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе	256
ТАБЛИЦА 48. Цели на опазване на околната среда на национално и международно равнище, имащи отношение към плана, и начинът по който тези цели и всички екологични съображения са взети под внимание по време на изготвянето на плана	263
ТАБЛИЦА 49. Прогнозна оценка на очакваните въздействия върху климата, климатичните промени и адаптацията към климатичните промени в района на пристанищните терминали в резултат от реализацията на плана	283
ТАБЛИЦА 50. Прогнозна оценка на очакваните въздействия върху КАВ в района на пристанищните терминали в резултат от реализацията на плана	285
ТАБЛИЦА 51. Прогнозна оценка на очакваните въздействия върху повърхностите води в района на пристанищните терминали в резултат от реализацията на плана	287
ТАБЛИЦА 52. Прогнозна оценка на очакваните въздействия върху подземните води в района на пристанищните терминали в резултат от реализацията на плана	290
ТАБЛИЦА 53. Прогнозна оценка на очакваните въздействия върху геоложката среда в района на пристанищните терминали в резултат от реализацията на плана	292
ТАБЛИЦА 54. Прогнозна оценка на очакваните въздействия върху ландшафта	293
ТАБЛИЦА 55. Прогнозна оценка на очакваните въздействия върху почвите	296
ТАБЛИЦА 56. Прогнозна оценка на предполагаеми въздействия върху обектите на КИН в района на пристанищните терминали в резултат от реализацията на плана	298
ТАБЛИЦА 57. Прогнозна оценка на очакваните въздействия върху фауната в района на пристанищните терминали в резултат от реализацията на плана	301
ТАБЛИЦА 58. Прогнозна оценка на предполагаеми въздействия върху материалните активи в района на пристанищните терминали в резултат от реализацията на плана	304
ТАБЛИЦА 59. Прогнозна оценка на предполагаеми въздействия върху здравно-хигиенните аспекти на околната среда	319
ТАБЛИЦА 60. Прогнозна оценка на предполагаеми въздействия от вредните физични фактори, генерирани от реализацията на Генералния план на пристанище Русе	322
ТАБЛИЦА 61. Мерки за опазване на околната среда, предвидено да се отразят в окончателния вариант на „Проект на Генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе“	323
ТАБЛИЦА 62. Мерки за опазване на околната среда, предвидено да бъдат прилагани при реализирането на „Проект на Генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе“	325
ТАБЛИЦА 63. Сравнение между разгледаните алтернативи	328
ТАБЛИЦА 64. Насочващи въпроси по компоненти и фактори на околната среда, използвани в хода на оценката на очакваните въздействия от предвижданията на плана върху околната среда	329
ТАБЛИЦА 65. Критерии и символи за извършване на оценка на очакваните предвиждания на плана върху компонентите и факторите на околната среда	332
ТАБЛИЦА 66. Мерки за наблюдение и контрол при прилагане на плана и индикатори за контрол на съответните предложени мерки	339

СПИСЪК НА ИЗПОЛЗВАНИТЕ СЪКРАЩЕНИЯ

АБРЕВИАТУРА	ЗНАЧЕНИЕ
АГКК	Агенция по геодезия, картография и кадастър
АИД	Автоматична измервателна станция
БДДР	Басейнова дирекция „Дунавски район“
ГКПП	Гранично контролно-пропускателен пункт
ГСМ	Горивно-смазочни материали
ДЕО	Доклад за екологична оценка
ДППИ	Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“
ЕО	Екологична оценка
ЕМП	Електро-магнитни полета
ЕС	Европейски съюз

АБРЕВИАТУРА	ЗНАЧЕНИЕ
ЗБР	Закон за биологичното разнообразие
ЗЗВВХВС	Закон за защита от вредното въздействие на химичните вещества и смеси
ЗООС	Закон за опазване на околната среда
ЗРР	Закон за регионалното развитие
ЗЧАВ	Закон за чистотата на атмосферния въздух
ИАОС	Изпълнителна агенция по околна среда
ИАППД	Изпълнителна агенция „Проучване и поддържане на река Дунав“
КАВ	Качество на атмосферния въздух
КККР	Кадастрална карта и кадастрални регистри
МАС	Мобилна автоматична станция
МОСВ	Министерство на околната среда и водите
МРРБ	Министерство на регионалното развитие и благоустройството
МТИТС	Министерство на транспорта и съобщенията
Наредба за ЕО	Наредбата за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми
НИМХ	Национален институт по метеорология и хидрология
НИНКН	Национален институт за недвижимо културно наследство
НИПК	Национален институт за паметниците на културата
НКРН	Ниско корабоплавателно регулационно ниво
НКЦ	Национална културна ценност
НСБР	Национален съвет по биоразнообразие
ОУП	Общ устройствен план
ПАВ	Полиароматни въглеводороди
ПГ	Парникови газове
ПДК	Пределно допустима концентрация
ПИ	Поземлен имот
ПМ	Пунктове за мониторинг
ПОРН	Предварителната оценка на риска от наводнения
ППС	Пристанищни приемни съоръжения
ПТС	Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027г.
ПУРН	План за управление на риска от наводнения
РЗИ	Регионална здравна инспекция
РЗПРН	Райони със значителен потенциален риск от наводнения
РИОСВ	Регионална инспекция по околна среда и водите
РКОНИК	Рамковата конвенция на Обединените нации по изменение на климата
РОУКАВ	Района за оценка и управление на качеството на атмосферния въздух
СГК	Средногодишна концентрация
СДН	Средноденонощна норма
СОЗ	Санитарно-охранителна зона
ТП	Трафопост
УПИ	Урегулиран поземлен имот

АБРЕВИАТУРА	ЗНАЧЕНИЕ
ФПЧ	Фини прахови частици

ВЪВЕДЕНИЕ

Докладът за екологична оценка (ДЕО) на „Проект на генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе“ е изготвен при спазване на изискванията на Глава шеста от Закона за опазване на околната среда (ЗООС), Наредбата за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми (Наредба за ЕО), както и всички други, приложими към настоящата процедура и проекта на генералния план на пристанище Русе, нормативни актове.

Настоящият Доклад за екологична оценка е изготвен въз основа Решение № ЕО-1/2024 г. за преценяване необходимостта от извършване на екологична оценка, постановено от Министъра на околната среда и водите, съгласно което за „Проект на генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе“ е необходимо да се извърши екологична оценка.

Основните цели на Доклада за ЕО са сведени до интегриране на екологичните съображения в проекта на генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе, което е постигнато основно чрез:

- Анализ на текущото състояние и съществуващите проблеми на компонентите и факторите на околната среда, в т.ч. човешкото здраве, и обвързването им с предмета и целите на Генералния план;
- Оценка на очакваните евентуални въздействия върху компонентите на околната среда, вкл. и населението и човешкото здраве, от предвижданията на Генералния план, като въз основа на това се мотивира изборът на най-благоприятната за околната среда и здравето на хората алтернатива за реализирането на плана;
- Предлагане на мерки за предотвратяване, намаляване и възможно най-пълно компенсиране на идентифицираните неблагоприятни въздействия и на мерки за наблюдението и контрола им при прилагането на Генералния план.

В хода на изготвянето на ДЕО са спазени изискванията, поставени от страна на Компетентния орган на основание чл. 14, ал. 4 от Наредбата за ЕО в по-горе цитираното Решение за преценяване необходимостта от екологична оценка и свеждащи се най-общо до следните:

- Съдържанието на Докладът за ЕО включва информацията по чл. 86, ал. 3 на ЗООС, в съответствие със степента на детайлност на Генералния план;
- Разгледани са съответните аспекти на текущото състояние на околната среда и евентуалното развитие на компонентите и факторите на околната среда без прилагането на плана, т.е. „нулева“ алтернатива;
- Анализирани са вероятните значителни въздействия върху околната среда, в т.ч. вторични, кумулативни, едновременни, краткосрочни, средносрочни и дългосрочни, постоянни и временни, положителни и отрицателни последици от осъществяването на предвижданията на плана, в т.ч. по отношение на трансграничното въздействие върху територията на други държави;
- Предложени са адекватни мерки, предвидени за предотвратяване, намаляване и възможно най-пълно компенсиране на неблагоприятните последици от осъществяването на плана върху околната среда, като мерките са мотивирани, в т.ч. по отношение на очакваните положителни резултати от прилагането им. Същите са представени като:
 - Мерки за отразяване в окончателния вариант на плана;
 - Мерки за изпълнение при прилагане на плана.
- Предложени са конкретни мерки и индикатори за наблюдение и контрол на въздействията върху околната среда при прилагане на Генералния план, в т.ч. източници на информация за отчитането и измерването им. Мерките са съотносими с подробността на

предвижданията на плана, като за всяка са посочени измерими индикатори за наблюдението и контрола на въздействията върху околната среда. За всеки индикатор са посочени периодичност на измерване, мерна единица и орган, отговорен за наблюдението и контрола.

Докладът за екологична оценка е изготвен, като са използвани указания и методики за стратегическа екологична оценка, публикувани на интернет-страницата на Европейската комисия, както и на интернет-страницата на МОСВ. Като приложение към настоящия Доклад за екологична оценка е изготвено и нетехническо резюме на същия.

ИНФОРМАЦИЯ ЗА КОНТАКТ С ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ:

ВЪЗЛОЖИТЕЛ:	Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“
Пълен пощенски адрес:	София 1574, бул. „Шипченски проход“ № 69, ет. 4
Телефон, факс, e-mail:	+359 28079999, +359 28079999, office@bgports.bg
ЕИК:	130316140
Представявано от:	Ивайло Иванов – Генерален директор
Лице за контакти:	инж. Пенчо Петков – зам.-директор на Клон – ТП „Пристанище Русе“; 7000 гр. Русе, ул. „Пристанищна“ № 22 Б, +359 828 189 89, office.rousse@bgports.bg

1 ОПИСАНИЕ НА СЪДЪРЖАНИЕТО НА ОСНОВНИТЕ ЦЕЛИ НА ПЛАНА И ВРЪЗКА С ДРУГИ СЪОТНОСИМИ ПЛАНОВЕ И ПРОГРАМИ

1.1. ОПИСАНИЕ НА СЪДЪРЖАНИЕТО НА ОСНОВНИТЕ ЦЕЛИ НА ПЛАНА

1.1.1. ОБЩА СВЕДЕНИЯ И ЦЕЛИ НА ПЛАНА

Съгласно Заповед № РД-08-410/21.10.2021г. (МТИТС) и № РД-02-14-893/18.10.2021г. (МРРБ), проектът на Генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе се изработва в съответствие с изискванията на действащите нормативни уредби в Република България, включително изискванията на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България и Наредба № 10 от 2014 г. за обхвата и съдържанието, изработването, одобряването и изменението на генералните планове на пристанищата за обществен транспорт, и одобреното задание. При изработване на проекта на Генерален план показателите (параметрите) на застрояване се съобразяват с Наредба № 7 от 2003 г. за правила и нормативи за устройство на отделните видове територии и устройствени зони (обн. ДВ, бр. 3 от 2004 г.) и предвидените в одобрените и влезли в сила устройствени планове от по-горна степен.

В проекта на Генералния план са съобразени резултатите от реализирането на разрешението за изработване на проект на подробен устройствен план - парцеларен план за пристанищната акватория, като част от Генералния план на пристанищен терминал Никопол от пристанище за обществен транспорт Русе, дадено със заповед на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията и министъра на регионалното развитие и благоустройството № РД-08-498 от 14 ноември 2018 г. (МТИТС) и № РД-02-14-1159 от 12 ноември 2018 г. (МРРБ). По отношение на територията, акваторията и инфраструктурата за достъп по суша на пристанищни терминали Свищов и Сомовит е отразено съществуващото положение.

Целите на Генералния план се определят със Заданието за проектиране и се свеждат до:

- Възможности за развитие на съществуващите пристанищни дейности и услуги с оптимизиране на зоните, в които се извършват ;
- Подобряване на транспортните, технологичните, инфраструктурните проекти, свързани с организацията на пристанищните дейности;

- Вземане на обосновани решения за навигационното осигуряване на пристанищната акватория – граници и проектни дълбочини;
- Намиране на обобщени параметри за бъдещи инвестиционни инициативи за изграждането на нови открити и закрити складове, нови складове за специфични товари, нови паркинги, зони за изчакване, административни сгради с офиси.
- Отразяване и създаване на база за реализация на текущи инициативи и планове, като монтаж и въвеждане в експлоатация на пристанищни приемни съоръжения за отпадъци.

1.1.2. ОБХВАТ НА ПЛАНА

Инфраструктурата на пристанище за обществен транспорт Русе, предмет на текущата разработка, включва:

- **Пристанищен терминал Русе – Запад**, с оператор Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“;
- **Пристанищен терминал Русе – Център**, с оператор „Пристанищен комплекс Русе“ ЕАД;
- **Пристанищен терминал Русе-Изток - 2**, с оператор „Пристанищен комплекс Русе“ ЕАД;
- **Пристанищен терминал Русе-Изток - 1**, с оператор „Пристанищен комплекс Русе“ ЕАД;
- **Пристанищен терминал Тутракан**, с оператор „Пристанищен комплекс Русе“ ЕАД;
- **Фериботен терминал Силистра**, с оператор Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“;
- **Пристанищен терминал Силистра**, с оператор „Пристанищен комплекс Русе“ ЕАД;
- **Пристанищен терминал Сомовит**, с концесионер „Октопод С“ ООД;
- **Пристанищен терминал Никопол**, с концесионер „Параходство Българско речно плаване“ АД;
- **Пристанищен терминал Свищов**, с концесионер „Драгажен флот – Истър“ АД.

Разположението на пристанищните терминали може да се види на **Фигура 1** по-долу.



Фигура 1. Разположението на пристанищните терминали

1.1.2.1. Пристанищна територия

Конкретното местонахождение на обектите на проектиране, вкл. поземлените имоти, както и границите и размерите на същите, са както следва:

- **Пристанищен терминал Русе – Запад**

Територията на пристанищен терминал Русе - Запад се намира в Западна промишлена зона на гр. Русе, общ. Русе, обл. Русе и е обособена в **два поземлени имота с идентификатори 63427.3.4 и 63427.3.24**, с обща площ от 124 673 m².

Пристанищният терминал разполага с 12 /дванадесет/ корабни места, пет от които са на външен кей и седем са на вътрешен кей – басейн лиман на основното корито на река Дунав.

- **Пристанищен терминал Русе – Център**

Територията на пристанищен терминал Русе – Център се намира в гр. Русе, общ. Русе, обл. Русе, ул. „Пристанищна“, като е обособена в **два поземлени имота /ПИ/ с идентификатори: 63427.2.5688 и 63427.2.5694** и с площ по кадастрална карта 12 595 m².

Пристанищният терминал разполага с 3 /три/ корабни места за приемане и преминаване на пътници и престой на плавателни съдове.

- **Пристанищна инфраструктура Русе - Изток**

Пристанищната инфраструктура в район Русе – Изток е изградена от няколко поземлени имота, обособени в 3 юридически формирания.

Поземлените имоти са със следните идентификатори: **63427.8.356, 63427.8.3.350, 63427.8.1009, 63427.8.1363, 63427.8.1362, 63427.8.1364, 63427.8.1413** с обща площ 820 016 m².

Юридическите формирания са съответно:

- Пристанищен терминал Русе-Изток - 2;
- Пристанищен терминал Русе-Изток - 1;
- Обособена зона Русе – Изток.

• **Пристанищен терминал Русе-Изток - 2**

Територията на пристанищен терминал Русе-Изток - 2 се намира в гр. Русе, общ. Русе, обл. Русе, бул. „Тутракан“ № 44. Обособена е в поземлен имот с идентификатор **63427.8.1362** и с площ 355 132 m².

Пристанищният терминал разполага с 6 /шест/ корабни места – от които на външен кей 2 корабни места и 4 корабни места в лиман към основното корито на река Дунав.

• **Пристанищен терминал Русе-Изток - 1**

Територията на пристанищен терминал Русе – Изток - 1 се намира в гр. Русе, общ. Русе, обл. Русе, бул. „Тутракан“ № 44 и е обособена в поземлен имот с идентификатор **63427.8.1363** и с площ 330 341 m².

Пристанищният терминал Русе-Изток - 1 разполага с 8 /осем/ корабни места – от които на външен кей 4 корабни места и 4 корабни места в лиман към основното корито на река Дунав.

• **Обособена зона Русе - Изток**

Територията на обособена зона Русе – Изток е ситуирана в гр. Русе, общ Русе, обл. Русе, бул. „Тутракан“ № 44 и се състои от поземлени имоти **63427.8.356**, **63427.8.3.350**, **63427.8.1009**, **63427.8.1364**, **63427.8.1413** с обща площ от 134 543 m².

Обособена зона Русе – Изток изпълнява и са й предопределени следните функции:

- в поземлен имот с идентификатор **63427.8.1364** и с площ 95 283 m² е разположена общата техническа инфраструктура на Пристанищен терминал Русе - Изток - 2 и Пристанищен терминал Русе - Изток - 1.
- в поземлен имот с идентификатор **63427.8.1009** с площ 12 901 m² е предвидено да се извърши изграждане на пристанищни приемни съоръжения (ППС) за разделно събиране на отпадъци от кораби и обособяване на площадка за разполагане на съоръжения за превенция и реагиране при експлоатационни и аварийни замърсявания (СПРЕАЗ). Съгласно § 2, т. 52 от допълнителните разпоредби на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България територията на поземления имот се явява обща техническа инфраструктура, обслужваща повече от един терминал от пристанище за обществен транспорт Русе. На територията на имота е разположена Канална помпена станция 1 (КПС 1), стопанисвана от „Вик“ ООД- Русе, както и трасета на канализационни колектори. За експлоатацията на съоръжението между „Вик“ ООД - Русе и Община Русе има сключен Договор № 373/31.07.2012 г. В Плана за регулация и в Плана за застрояване към Генералния план се предвижда отделянето в отделен УПИ XXIV – 8.1505 за КПС 1 и запазване на всички канализационни колектори и съобразяването с техните сервитути.
- поземлен имот с идентификатор **63427.8.356** с площ 3 905 m².
- в поземлен имот с идентификатор **63427.8.350** с площ 21 641 m² - по програма ИСПА МРРБ и Община Русе са изградили колектор за отпадъчни води и открит канал, обслужващи гр. Русе.
- в поземлен имот с идентификатор **63427.8.1413** с площ 813 m² - са изградени помпена станция с шахтов кладенец за питейна вода и трафопост и е с предназначение санитарно охранителна зона.

- **Пристанищен терминал Тутракан**

Територията на пристанищен терминал Тутракан се намира в гр. Тутракан, общ. Тутракан, обл. Силистра, ул. „Крайбрежна“ № 10 и е обособена в **два поземлени имота с идентификатори 73496.500.3555 и 73496.500.10** и с обща площ от 4 897 m².

Пристанищен терминал Тутракан разполага с 2 /две/ корабни места.

- **Фериботен терминал Силистра**

Територията на фериботен терминал Силистра е разположен в Промислена зона „Запад – гр. Силистра“, с. Айдемир, общ. Силистра, обл. Силистра и е обособена в един поземлен имот с идентификатор **00895.506.1** и с площ по кадастрална карта 65 124 m².

Фериботен терминал Силистра разполага с 1 /едно/ корабно място предназначено за обработка на „ро-ро“ товари, поща и пътници.

- **Пристанищен терминал Силистра**

Територията на пристанищен терминал Силистра се намира в гр. Силистра, общ. Силистра, обл. Силистра, ул. „Пристанищна“ и ул. „Капитан Мамарчев“ и е обособена в **три поземлени имота с идентификатори 66425.501.8986, 66425.501.8987 и 66425.500.6051** и с обща площ по кадастрална карта от 17 778 m².

Пристанищен терминал Силистра разполага с 3 /три/ корабни места.

- **Пристанищен терминал Сомовит**

Територията на пристанищен терминал Сомовит се намира на адрес с. Сомовит, общ. Гулянци, обл. Плевен, ул. „Иван Вазов“ и е обособена в един поземлен имот с идентификатор **68045.401.38** и с площ по кадастрална карта 30 111 m².

Пристанище терминал Сомовит разполага с 3 /три/ корабни места.

- **Пристанищен терминал Никопол**

Територията на пристанищен терминал Никопол се намира в гр. Никопол, общ. Никопол, обл. Плевен и е обособена в два поземлени имота с идентификатори **51723.500.1348 и 51723.500.1347**, с площ по кадастрална карта 17 645 m².

Пристанищен терминал Никопол разполага с 1 /едно/ корабно място (к.м. №2), предназначено за обработка на ро-ро и фериботни товари, като се предвижда въвеждането в експлоатация на още 2 /две/ корабни места за бункероване на кораби и товаро-разтоварни дейности. На корабно място № 1 (к.м. №1), което е изградено и е в процес на провеждане на 72-часови проби е монтирано хидротехническо плаващо съоръжение.

- **Пристанищен терминал Свищов**

Територията на пристанищен терминал Свищов включва 6 поземлени имота с идентификатори **65766.501.158, 65766.501.157, 65766.501.26, 65766.501.46, 65766.703.67, 65766.703.73** и обща площ от 318 233 m².

От поземлените имоти, включени в състава на инфраструктурата на пристанищен терминал Свищов, с настоящ статут различен от пристанищна инфраструктура е единствено поземлен имот 65766.501.26 с площ 19 699 m² – предназначение Територия заета от води и водни обекти, начин на трайно ползване - отводнителен канал;

Обектът е ситуиран в област Велико Търново, общ. Свищов, гр. Свищов, ул. „Отец Паисий Хилендарски“.

Пристанищен терминал Свищов – разполага с 8 /осем/ корабни места, от които 7 корабни места са за обработка на товари и 1 корабно място, оборудвано с понтон за обслужване на пътници и кораби за входно-изходни гранични контроли.

1.1.2.2. Пристанищна акватория

При определяне на прилежащата акватория са спазени следните принципи **съгласно Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България**:

- **"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;
- **"Зона за подхождане"** е най-външната част от пристанищната акватория, свързваща подходния канал или още фарватера със зоната за маневриране на корабите;
- **"Зона за маневриране на корабите"** е част от пристанищната акватория, която свързва зоната за подхождане и оперативната акватория и служи за безопасно извършване на маневри (в т. ч. разминаване) от корабите при придвижването им към оперативната акватория и при излизането им от нея. Дължината на диаметъра на обръщателния кръг в зоната за маневриране, когато изграждането на такъв е необходимо, не може да надхвърля 2 пъти дължината на най-големия от разчетните кораби за пристанищата и/или пристанищните терминали, за които тази зона е обща.
- **"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.

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

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, като:

- оперативната акватория се определя поотделно за всеки терминал от пристанището за обществен транспорт;
- ширината на оперативната акватория на съответния пристанищен терминал не може да надхвърля:
 - при предвидено приставане на кораб на борд на стационарно хидротехническо пристанищно съоръжение 4 пъти ширината на най-големия разчетен кораб за терминала при речните пристанища за обществен транспорт;
 - при предвидено приставане на кораб на кърма на стационарно хидротехническо пристанищно съоръжение - 1,5 пъти дължината на най-големия разчетен кораб за терминала.
- когато за връзка между кораба и брега се използва плаващо хидро-техническо съоръжение, за изчисляване на максималната допустима ширина на оперативната акватория към изчислената ширина при предвидено приставане на кораб на борд на стационарно хидротехническо пристанищно съоръжение се добавя:
 - ширината на плаващото хидротехническо съоръжение - при вертикална кейова стена;
 - разстоянието по хоризонтала между горния ръб на кейовата стена и външния борд на плаващото хидротехническо пристанищно съоръжение, измерено при най-ниско

корабоплавателно ниво - при наклонена кейова стена;

- когато два съседни терминала на пристанището или две съседни пристанища имат обща сухоземна граница, общата граница на оперативните им акватории минава по мислената перпендикулярна линия, спусната към брега;
- най-големия разчетен кораб за съответното корабно място е приет с дължината на корабното място, ширина 15 m и газене 2.5 m.

Навигационните условия в дадено пристанище трябва да осигурят безопасна навигация и маневрена дейност в акваторията му, а понякога и други предпочитани показатели. Основен елемент за осигуряване на безопасни навигационни условия е възможността да се осигури в акваторията дълбочина за приставащите кораби най-малко 2.7 m /2.5 m + 0.2 m запас/ през 330 дни в годината при ниско корабоплавателно регулационно ниво (НКРН), което е едно от основните изисквания, заложи в препоръките на Дунавската комисия. При разглеждане на хидрографските условия в акватория на пристанището са взети под внимание както вида на стационарното хидротехническо пристанищно съоръжение, така и предвидените за поставяне плаващи хидротехнически съоръжения.

В пристанищната акватория на терминалите на Пристанище за обществен транспорт Русе не е необходимо и не се предвижда поставянето на плаващи навигационни знаци. За навигационно обезпечаване на брега на пристанищните терминали е предвидено поставянето на три брегови знака:

- А.9 - Забранено предизвикване на разклащане (член 6.20);
- Е.5.3 - Максимален брой кораби, на които е разрешена стоянка борд до борд (член 7.05) - с означение „I“ за разрешен един кораб;
- Е.5 - Разрешена стоянка (на котва или на вързала към брега) (членове 7.02 и 7.05) - в началото и края на корабното място със стрелки посочващи направлението на участъка.

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ РУСЕ - ЗАПАД

Пристанищен терминал Русе – Запад е част от пристанище за обществен транспорт Русе, предназначено за обработка (товарене, разтоварване, подреждане и съхранение) на генерални, насипни, неопасни наливни товари и поща и на опасни генерални - окисляващи вещества (клас 5.1) по класификацията на ADN, с граници (на акваторията) от km **497,583** до km **495,900**. Пристанището разполага с 12 (дванадесет) корабни места.

- **Външен кей**

Външният кей е от km **497,583** до km **496,040** разполага с 5 (пет) корабни места:

- **Корабно място № 26** на km **497,200** с дължина 100 m, за престой на кораби. Предназначено е за оборудване с понтон;
- **Корабно място № 15** на km **496,230**, с дължина 120 m, за обработка на генерални, насипни и наливни товари. Предназначено е за оборудване с понтон;
- **Корабно място № 16** на km **496,470**, с дължина 120 m, за обработка на генерални и насипни товари;
- **Корабно място № 17** на km **496,350**, с дължина 120 m, за обработка на генерални и насипни товари.
- **Корабно място № 18** на km **496,210**, с дължина 120 m, за обработка на генерални и насипни товари.

В парцеларния план за корабно място № 26 е предвидена оперативна акватория, която да обхваща външния ръб на плаващото хидротехническо съоръжение при НКРН плюс още 45 m (3 x 15

m) необходими за приставането на три кораба на борд. Ширината на зоната за маневриране е предвидена 30 m и ширина на зоната за подхождане 50 m. Обща ширина на пристанищната акватория е проектирана 125 m. Над корабно място 26 се намира пристанищната акватория на Пристанище със специално предназначение "Ривър сервиз - Русе" на km 497.700, като най-малкото разстояние между двете оперативни акватории е приблизително 245 m. На корабно място № 15 е предвидено поставянето на понтон за обработка на наливни товари и приставане на един кораб с ширина 15 m.

За корабни места № 16, № 17 и № 18 е предвидена оперативна акватория с ширина 25 m. Пред нея е предвидена зона за маневриране с ширина 35 m и зона за подхождане от и към фарватера с ширина 85 m. Общата ширина на пристанищната акватория е 145 m.

- **Вътрешен басейн**

Вътрешният басейн с вход на km **495,850** разполага със 7 (седем) корабни места:

- **Южен вертикален кей** с корабни места (номерирани от входа към вътрешността на лимана):
 - **Корабно място № 19** с дължина 120 m за обработка на генерални и насипни товари;
 - **Корабно място № 20** с дължина 160 m за обработка на генерални и насипни товари;
 - **Корабно място № 21** с дължина 160 m за обработка на генерални и насипни товари;
 - **Корабно място № 22** с дължина 150 m за обработка на генерални и насипни товари.

На корабни места № 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21 и 22 се разрешава престой под обработка само на 1 (един) кораб. Допуска се престой на втори кораб на борд свързан с обслужването на обработвания кораб.

- Желязна шпунтова стена с корабни места:
 - **Корабно място № 23** с дължина 75 m за обработка на генерални и насипни товари. Разрешен престой до 2 (два) кораба на борд. Разрешен престой на 1 (един) кораб под обработка;
 - **Корабно място № 24** с дължина 75 m за обработка на генерални и насипни товари. Разрешен престой до 2 (два) кораба на борд. Разрешен престой на 1 (един) кораб под обработка;
 - **Корабно място № 25** с дължина 75 m за предоставяне на морско-технически услуги: швартоване, снабдяване на корабите с електрическа енергия и комуникации, снабдяване с хранителни и други продукти. Разрешен престой до 3 (три) кораба на борд, с обща ширина до 35 метра.

В парцеларния план за корабни места № 19, № 20, № 21, № 22, № 23 и № 24 е предвидена оперативна акватория с ширина 25 m, а на № 25 ширина 35 m. В съседство е ситуирана и оперативната акватория на Пристанище със специално предназначение "Русенска корабостроителница запад". Останалата вътрешна територия на лимана е предвидена за обща зона за маневриране на двете пристанища. За зона за подхождане към двете пристанища е предвиден канал към входа на лимана при km 495,850 с минимална ширина 40 m.

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ РУСЕ - ЦЕНТЪР

Пристанищен терминал Русе – Център, част от пристанище за обществен транспорт Русе, е с граници от km 495,980 до km 495,530.

Разполага с 3 (три) корабни места:

- **Корабно място № 1** на km 495,690 с дължина 80 m, оборудвано с два понтона за престой на кораби със специален статут. Разрешава се акостиране и престой само след съгласуване

с Капитана на пристанището;

- **Корабно място № 2** на km 495,600 с дължина 110 m, оборудвано с понтон за обслужване на пътници и кораби за входно-изходни гранични контроли; престой и корабно бункероване (гориво, смазочни материали, вода). Понтонът е със следните габаритни размери: дължина – 22 m, ширина – 8 m и височина – 3 m.

Разрешава се обвързване до 3 (три) пътнически кораба на борд в един ред или до 4 (четири) самоходни кораба на борд в един ред;

- **Корабно място № 3** на km 495,540 с дължина 30 m, за престой на кораби със специален статут.

В парцеларния план са предвидени плаващи хидротехнически съоръжения пред всяко едно корабно място. Оперативната акватория на трите корабни места ще бъде обща, като пред корабни места № 1 и № 3 са предвидени 15 m ширина от ръба на плаващото хидротехническо съоръжение при НКРН, съответно за по един кораб, а на корабно място № 2 60 m ширина за четири кораба. След оперативната акватория е проектирана обща зона за маневриране с минимална ширина 30 m. За връзка към фарватера е предвидена зона за подхождане с ширина 85 m. Обща ширина на пристанищната акватория е 160 m от плаващото хидротехническо съоръжение.

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ РУСЕ-ИЗТОК - 2

Пристанищен терминал Русе-Изток - 2, част от пристанище за обществен транспорт Русе, е предназначен за обработка (товарене, разтоварване, поддръждане, съхраняване, преопаковка и вътрешнопристанищен превоз) на генерални, насипни, неопасни наливни товари, контейнери и Ро-Ро кораби; обработка (товарене и разтоварване) на опасни генерални товари - окисляващи вещества (клас 5.1) по класификацията на ADN, с граници от km **490,830** до km **489,920** и подходен канал от km **489,200** между десния бряг и остров Безимен II.

Пристанището разполага с 6 (шест) корабни места:

- **Външен кей** от km **490,200** до km **489,920**, на който са разположени 2 (две) корабни места:
 - **Корабно място № 14** на km **491,170** с дължина 100 m, оборудвано с „ро-ро“ рампа за обработка на „ро-ро“ товари. Допуска се престояване на втори кораб на борд при изчакване на обработка;
 - **Корабно място № 13** на km **490,000** с дължина 100 m, оборудвано с понтон за престой, ревизии на самоходни кораби и корабно бункероване (гориво, смазочни материали, вода).

Разрешено обвързване до 2 (два) кораба на борд. При корабно бункероване (гориво, смазочни материали) се разрешава обвързване на 1 (един) кораб.

В парцеларния план е предвидена обща оперативна акватория за двете корабни места, като при корабно място № 14 е с дължина 120 m, а при № 13 ширината е 30 m за два кораба. Пред тях са проектирани зона за маневриране с ширина 15 m пред корабно място № 14 и 30 m пред № 13. Зоната за подхождане е с минимална ширина 32 m, като пред корабно място № 13 е минимум 64 m.

- **Вътрешен басейн (лиман) с вход на km 489,850, в който са разположени 4 (четири) корабни места (номерирани в низходящ ред от входа към вътрешността на лимана):**
 - **Корабно място № 12** с дължина 120 m за обработка на генерални и насипни товари. Разрешава се престой и обработка само на един кораб;
 - **Корабно място № 11** с дължина 100 m за обработка на генерални и насипни товари. Разрешава се престой и обработка само на един кораб;

- **Корабно място № 10** с дължина 100 m за обработка на генерални и насипни товари. Разрешава се престой и обработка само на един кораб;
- **Корабно място № 9** с дължина 150 m за обработка на генерални, насипни и наливни товари (меласа). Разрешава се престой и обработка само на един кораб.

На корабни места от №№ 9 до 12 се допуска престой на втори кораб на борд, свързан с обслужването на обработвания кораб.

За вътрешният басейн е предвидена обща оперативна акватория в парцеларния план, с ширина 25 m. Нанесена е и оперативната акватория на Пристанищен терминал Русе - Изток - 1. Останалата територия от вътрешната част на лимана е определена за зона за маневриране, която е обща за двата терминала. Зоната за подхождане също е обща за двата терминала като в източната си част е с ширина 100 m.

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ РУСЕ – ИЗТОК – 1

Пристанищен терминал Русе – Изток - 1, част от пристанище за обществен транспорт Русе, е предназначен за обработка (товарене, разтоварване, подреждане, съхраняване, преупаковка и вътрешнопристанищен превоз) на генерални, насипни, неопасни наливни товари и контейнери. Обработка (товарене и разтоварване) на опасни генерални товари - окисляващи вещества (клас 5.1) по класификацията на ADN, с граници от km **489,770** до km **489,280** и подходен канал от km 489,200 между десния бряг и остров Безимен II.

Пристанището разполага с 8 корабни места:

- **Външен кей** от km 489,770 до km 489,280, на който са разположени 4 (четири) корабни места:
 - **Корабно място № 4** на km 489,640 с дължина 100 m за обработка на генерални и насипни товари;
 - **Корабно място № 3** на km 489,550 с дължина 100 m за обработка на генерални и насипни товари;
 - **Корабно място № 2** на km 489,440 с дължина 110 m за обработка на въглища;
 - **Корабно място № 1** на km 489,340 с дължина 110 m за обработка на въглища. Разрешава се престой и обработка само на един кораб. Допуска се престой на втори кораб на борд, свързан с обслужването на обработвания кораб.

Пред корабните места от външния кей е предвидена обща оперативна акватория с ширина 25 m и след това зона за маневриране с ширина 30 m. Зоната за подхождане пред тях е със ширина 100 m. Общата ширина на пристанищната акватория е 155 m.

- **Вътрешен басейн (лиман) с вход на km 489,850, в който са разположени 4 (четири) корабни места (номерирани във възходящ ред от входа към вътрешността на лимана):**
 - **Корабно място № 5** с дължина 100 m за обработка на генерални и насипни товари;
 - **Корабно място № 6** с дължина 100 m за обработка на генерални и насипни товари;
 - **Корабно място № 7** с дължина 100 m за обработка на генерални и насипни товари;
 - **Корабно място № 8** с дължина 100 m за обработка на генерални и насипни товари.

Разрешава се престой и обработка само на един кораб. Допуска се престой на втори кораб на борд, свързан с обслужването на обработвания кораб.

За корабни места № 5, № 6, № 7 и № 8 е определена обща оперативна акватория с ширина 25 m. В съседство е и оперативната акватория на Терминал Русе - Изток - 2. Вътрешната част на лимана е предвидена за обща зона за маневриране на двата терминала. Двата терминала са и с обща зона

за подхождане.

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ ТУТРАКАН

Пристанищен терминал Тутракан, част от пристанище за обществен транспорт Русе, е с граници от km **432,710** до km **432,610**.

Пристанището разполага с 2 (две) корабни места.

- **Корабно място № 2** на km **432,700** с дължина **30** m, оборудвано с понтон за престой и снабдяване на пътнически и самоходни кораби; обслужване на пътници.

Разрешено обвързване до 4 (четири) кораба на борд в един ред;

- **Корабно място № 1** на km **432,660** с дължина **80** m за обработка на насипни и генерални товари. Разрешен престой на 1 (един) кораб под обработка.

Разрешава се използването на двете корабни места едновременно за заставане на круизни кораби ако е възможно и безопасно обслужването на пътниците.

Забранява се обработка на товар на к.м. № 1 при наличието на швартовани круизни кораби на к.м. № 2.

Обработката на кораб на к.м. № 1 е възможна, ако на к.м. № 2, са швартовани кораби с дължина, която не надхвърля 30 метра.

В парцеларния план е предвидена обща оперативна акватория за двете корабни места с обща дължина 107.91 m и ширина 87.29 m от най-изпъкналата част на имотната граница. На корабно място № 2 е предвидено плаващо хидротехническо съоръжение и пред него 60 m ширина за четири кораба. Пред оперативната акватория е предвидена 30 m зона за маневриране и пред нея още 30 m зона за подхождане. Общата ширина на пристанищната акватория е определена на 120 m пред плаващото хидротехническо съоръжение при НКРН.

ФЕРИБОТЕН ТЕРМИНАЛ СИЛИСТРА

Фериботен терминал Силистра от пристанище за обществен транспорт Русе, при km 382,500, е предназначено за обработка на „ро-ро“ товари, поща и обслужване на пътници.

Пристанището разполага с 1 (едно) корабно място - корабно място с „ро-ро“ рампа на km 382,500.

Оперативната акватория обхваща водната част от имота на ферибота и ивица с ширина 30 m пред него. След това се предвижда зона за маневриране с ширина 30 m и зона за подхождане до фарватера с ширина 50 m. Общата ширина на пристанищната акватория е 110 m от границата на имота.

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ СИЛИСТРА

Пристанищен терминал Силистра, част от пристанище за обществен транспорт Русе, е с граници от km **375,600** до km **375,240**.

Пристанището разполага с 3 (три) корабни места :

- **Корабно място № 1** на km **375,410** с дължина 100 m, оборудвано с понтон, за престой на самоходни кораби; корабно бункероване (гориво, смазочни материали, вода). Разрешено е обвързване до 3 (три) кораба на борд в един ред;
- **Корабно място № 2** на km **375,340** с дължина 50 m за престой на самоходни кораби. Разрешено е обвързване до 2 (два) кораба на борд в един ред;
- **Корабно място № 3** на km **375,260** с дължина 100 m за престой на кораби, и корабно

бункероване (гориво, смазочни материали, вода). Разрешено е обвързване до 2 (два) кораба на борд в един ред.

За трите корабни места на терминала са предвидени плаващи хидротехнически съоръжения. Пред корабно място №1 е предвидена 45 m ширина на оперативната акватория пред плаващото хидротехническо съоръжение за три кораба. Пред другите две е предвидена 30 m пред съоръжението съответно за по два кораба на борд. Така се получава общата оперативната акватория на терминала. Пред нея е предвидена зона за маневриране с ширина 30 m и пред нея зона за подхождане със ширина 60 m.

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ СОМОВИТ

Пристанищен терминал Сомовит, част от пристанище за обществен транспорт Русе, е с граници от km **607,560** до km **607,280**.

Пристанището разполага с 3 (три) корабни места :

- **Корабно място № 1** на km **607,520** с дължина **100 m**, оборудвано с понтон, предназначен за престой на самоходни кораби при извършване на входно-изходни гранични контроли и обслужване на пътници. Разрешено е обвързване до 4 (четири) кораба на борд в един ред;
- **Корабно място № 2** на km **607,450** с дължина **100 m** за обработка на генерални и насипни товари и неопасни наливни товари. Разрешава се престой и обработка само на един кораб. Допуска се престой на втори кораб на борд, свързан с обслужването на обработваният кораб;
- **Корабно място № 3** на km **607,350** с дължина **100 m** за обработка на генерални и насипни товари и неопасни наливни товари. Разрешава се престой и обработка само на един кораб. Допуска се престой на втори кораб на борд, свързан с обслужването на обработваният кораб.

За корабно място № 1 е предвидено плаващо хидротехническо съоръжение. Пред него е предвидена оперативна акватория с ширина 60 m за четири кораба. Пред корабни места № 2 и № 3 е предвидена оперативна акватория с ширина 30 m пред имотната граница. Предвидена е обща зона за маневриране на трите корабни места с ширина 30 m. Зоната за подхождане на терминала е проектирана с минимална ширина 30 m пред корабно място № 1. Общата ширина на акваторията е 120 m пред плаващото хидротехническо съоръжение.

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ НИКОПОЛ

Пристанищен терминал Никопол, част от пристанище за обществен транспорт Русе, е с граници от km **597,780** до km **597,490**. Предназначен за обработка на Ро-Ро и фериботни товари - леки, лекотоварни и товарни автомобили, автобуси, селскостопански и други самоходни машини на колесен ход; обслужване на пътници - качване и слизане на пътници. Пристанището разполага с 1 /едно/ корабно място (к.м. №2), предназначено за обработка на ро-ро и фериботни товари, като се предвижда въвеждането в експлоатация на още 2 /две/ корабни места за бункероване на кораби и товаро-разтоварни дейности.

Корабно място № 1 (изградено и е в процес на провеждане на 72-часови проби) на km 597,730 с дължина 120 m оборудвано с хидротехническо съоръжение (понтон) за престой, ревизии на самоходни кораби; корабно бункероване (гориво, смазочни материали, вода) и товаро-разтоварни дейности;

- **Корабно място № 2** на km 597,650, оборудвано с „ро-ро“ рампа за обработка на „ро-ро“ и фериботни товари - леки, лекотоварни и товарни автомобили, автобуси, селскостопански и други самоходни колесни машини; обслужване на пътници. При необходимост на рампата

могат да застават два кораба на борд в зависимост от водното ниво;

- **Корабно място № 3** (в процес на съгласуване и изграждане, свързано единствено с поставяне на понтон) на km 597.600 с дължина 100 m, като ще се оборудва с понтон за престой, ревизии на самоходни кораби; корабно бункероване (гориво, смазочни материали, вода) и товаро-разтоварни дейности.

На корабни места № 1 и № 3 се предвижда разполагането на плаващо хидротехническо съоръжение. За оперативна акватория на тези две корабни места е предвидена 15 m ивица пред плаващите хидротехнически съоръжения. Оперативната акватория на корабно място № 2 „ро-ро“ рампата е с дължина 145 m и ширина 30 m. Пред оперативните акватории са предвидени ивици от 15 m за зона за маневриране. За зона за подхождане е определена ивица с минимална ширина 50 m пред корабно място № 1 и 70 m пред другите две корабни места.

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ СВИЦОВ

Пристанищен терминал Свищов, част от пристанище за обществен транспорт Русе, е с граници от km 554,570 до km 553,780.

Пристанището разполага с 8 (осем) корабни места:

- **Корабно място № 1** на km 554,520 с дължина 70 m за обработка на насипни товари. Разрешава се престой и обработка само на един кораб. Допуска се престой на втори кораб на борд, свързан с обслужването на обработвания кораб;
- **Корабно място № 2** на km 554,440 с дължина 130 m за обработка на насипни товари. Разрешава се престой и обработка само на един кораб. Допуска се престой на втори кораб на борд, свързан с обслужването на обработвания кораб;
- **Корабно място № 3** на km 554,360 с дължина 100 m за обработка на генерални и насипни товари. Разрешава се престой и обработка само на един кораб. Допуска се престой на втори кораб на борд, свързан с обслужването на обработвания кораб;
- **Корабно място № 4** на km 554,260 с дължина 100 m за обработка на генерални и насипни товари. Разрешава се престой и обработка само на един кораб. Допуска се престой на втори кораб на борд, свързан с обслужването на обработвания кораб;
- **Корабно място № 5** на km 554,180 с дължина 145 m за обработка на генерални и насипни товари. Разрешава се престой и обработка само на един кораб. Допуска се престой на втори кораб на борд, свързан с обслужването на обработвания кораб;
- **Корабно място № 6** на km 554,070 с дължина 80 m за оборудвано с понтон за обслужване на пътници и кораби за входно-изходни гранични контроли. Разрешено е обвързването на борд в един ред до 4 (четири) кораба;
- **Корабно място № 7** на km 554,000 с дължина 90 m за обработка на генерални и насипни товари. Разрешава се престой и обработка само на един кораб. Допуска се престой на втори кораб на борд, свързан с обслужването на обработвания кораб;
- **Корабно място № 8** на km 553,880 с дължина 187 m за обработка на генерални, насипни и „ро-ро“ товари и обслужване на пътници. Оборудвано със специализиран понтон на km 553,800 за товарене и разтоварване на колесна техника на собствен ход; обслужване на пътници и кораби за входно-изходни гранични контроли. Разрешава се престой и обработка само на един кораб.

В парцеларния план за корабни места №№ 1, 2, 3, 4, 5 и 7 е предвидена оперативна акватория с ширина 25 m пред петата на кейовата стена. На корабно място № 6 и № 8 е предвидено плаващо хидротехническо съоръжение. На корабно място 6 е предвидена оперативна акватория с ширина

60 m за четири кораба, пред плаващото хидротехническо съоръжение. На корабно място 8 е предвидена оперативна акватория от 15 m пред плаващото хидротехническо съоръжение. Пред оперативната акватория е предвидена обща зона за маневриране с ширина 30 m, а пред нея зона за подхождане с ширина 80 m, като само пред корабно място 6 е стеснена до 27 m. Общата ширина на пристанищната акватория е 135 m.

1.1.3. АНАЛИЗ И ОПИСАНИЕ НА ТЕКУЩОТО СЪСТОЯНИЕ НА ПРИСТАНИЩНАТА ИНФРАСТРУКТУРА. МАРКЕТИНГОВО ПРЕДВИЖДАНЕ И ПРОГНОЗНИ ТОВАРИ НА ПРИСТАНИЩЕ ЗА ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ РУСЕ

1.1.3.1. АНАЛИЗ И ОПИСАНИЕ НА ТЕКУЩОТО СЪСТОЯНИЕ НА ПРИСТАНИЩНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

При анализа и описанието на текущото състояние се посочват и дефинират количествените и качествени показатели на пристанищната инфраструктура и съоръжения във всичките терминали на пристанище за обществен транспорт Русе.

Пристанищните терминали са 10 на брой и се намират на десния бряг на река Дунав в източната част на Република България.

Пристанищните терминали осигуряват извършването на операции по:

- акостиране и приставане на кораби;
- администриране и снабдяване на кораби;
- бункероване на кораби;
- товарене и разтоварване на кораби;
- съхранение на товари – генерални, насипни и течни товари в открити, закрити и специализирани складове на територията на пристанищните терминали;
- транспортиране на поща;
- превоз и обслужване на пътници;
- товарене и разтоварване на сухопътни и железопътни превозни средства.

Във връзка с географското си положение, близостта до населени места и връзката им с националната пътна и железопътна мрежа, е определено предназначението на всеки от терминалите. Съобразно предназначението им и оформените товаропотоци са изградени съоръженията за осигуряване на пристанищните операции.

Проектната дълбочина на всички пристанищни терминали е 2.50 метра. Снабдени са с железобетонни или облицовани с камъни наклонени кейови стени. Изключение прави първи участък на пристанищен терминал Русе – Запад, където кейовата стена е стоманена шпунтова.

1.1.3.1.1. ОПИСАНИЕ НА ТЕКУЩОТО СЪСТОЯНИЕ НА ПРИСТАНИЩНИТЕ ТЕРМИНАЛИ

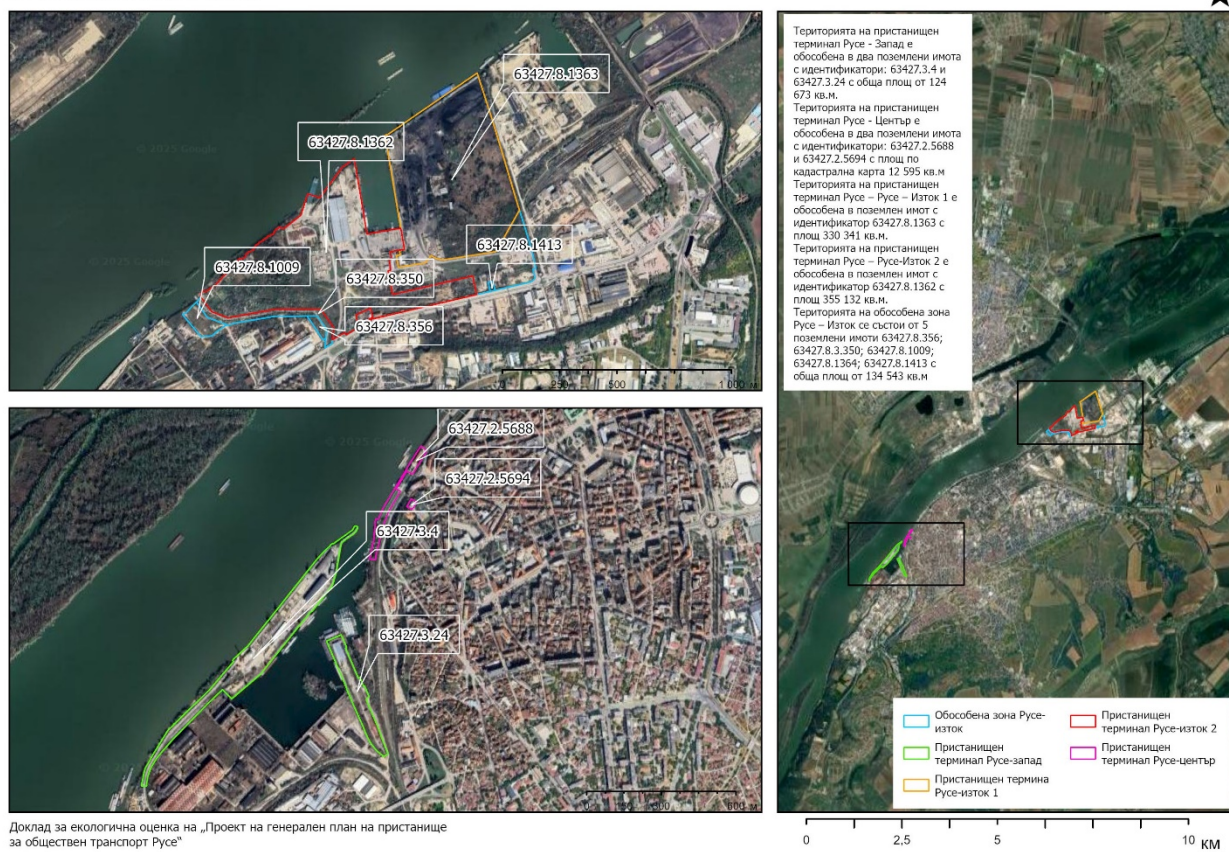
ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ РУСЕ – ЗАПАД

Пристанищен терминал Русе - Запад е на десния бряг на река Дунав, между km 497,583 до km 495,900 по километража на река Дунав. Състои се от два участъка, разположени от двете страни на лимана с площ съответно:

- Първи участък - 29 316 m², съгласно Приложение 1 към АПДС № 4405 от 27.06.2008 г.
- Втори участък - 95 379 m², съгласно АПДС № 6689 от 24.09.2019 г.

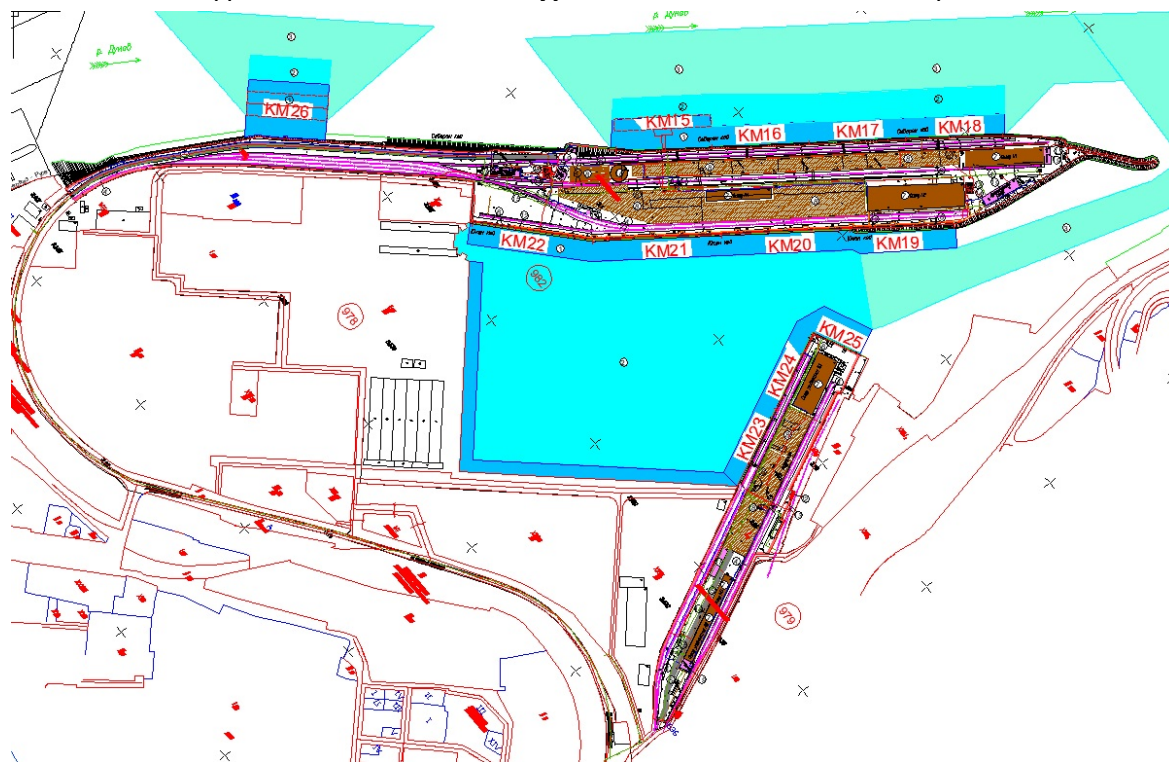
Местоположението на пристанищния терминал може да се види на **Фигура 2** по-долу.

**ПРИСТАНИЩНИ ТЕРМИНАЛИ РУСЕ - ЦЕНТЪР, ЗАПАД, ИЗТОК-1, ИЗТОК-2.
ОБОСОБЕНА ЗОНА РУСЕ-ИЗТОК**



Фигура 2. Общ изглед към пристанищни терминали Русе – Център, Русе - Запад, Русе - Изток – 1, Русе - Изток – 2, Обособена зона Русе - Изток

Терминалът разполага с 12 /дванадесет/ корабни места и дължината на бреговата линия е 2552 m, а на кейовия фронт 1518 m – виж **Фигура 3**. Общата дължина на корабните места е 1395 m.



Фигура 3. Пристанищен терминал Русе – Запад

Първи участък разполага с 3 корабни места, от които две за товаро-разтоварна дейност и едно за предоставяне на морско-технически услуги (в момента се ползва от Параходство БРП АД Русе за извършване на кораборемонтна дейност), кранов път с един електрически портален кран с товароподемност 5 тона, индустриални ж.п. коловози от двете страни по дължината на участъка и три закрити склада - склад № 3, склад № 5 и склад № 6. Втори участък представлява пирс със северен кей, разположен на открития Дунав и южен кей към лимана. Участъкът разполага с 9 корабни места – 5 на северния кей и 4 на южния кей и 8 електрически портални крана с товароподемност от 5 до 20 тона. Има изградени три закрити склада - склад № 1, склад № 2 и склад № 4.

Корабните места в първи участък са 3, както следва:

- корабно място 25 – дължината на корабното място е 75 m, предназначението е за предоставяне на морско-технически услуги. Наличен е подходящ път. Стената е отвесна шпунтова – силно корозирала;
- корабно място 24 – дължината на корабното място е 75 m, предназначението е за обработка на генерални, насипни, неопасни наливни товари и опасни товари клас 5.1 (окислителни). Оборудвано е с 5-тонен кран /обслужващ и корабно място 23/ с ширина на подкрановия път от 6 метра. Наличен е железопътен коловоз и подходящ път. Стената е отвесна шпунтова – силно корозирала;
- корабно място 23 - дължината на корабното място е 75 m, предназначението е за обработка на генерални, насипни, неопасни наливни товари и опасни товари клас 5.1 (окислителни). Оборудвано е с 5-тонен кран /обслужващ и корабно място 24/ с ширина на подкрановия път от 6 метра. Наличен е железопътен коловоз и подходящ път. Стената е отвесна шпунтова – силно корозирала.

Кранът в първи участък е един с товароподемност 5 тона.

Участъка разполага с открити и закрити складови площи. Откритите складови площи са 6000 m² за съхранение на насипни и генерални товари. Закритите складове са:

- склад 3 – едноетажен с площ 1993 m² за съхранение на генерални товари;
- склад 5 – едноетажен с площ 515 m². за съхранение на генерални и насипни товари;
- склад 6 – едноетажен с площ 881 m² за съхранение на генерални и насипни товари.

Осигурената инженерна инфраструктура на първи участък е както следва:

- ел. захранване – трифазно 380/220 V, 50 Hz от собствен трафопост с осигурена мощност 250 kW за всяко от корабни места 23 и 24 и 200 kW за корабно място 25. Захранването на пристаналите кораби се извършва с подвижни ел. табла;
- противопожарни хидранти – разположени в тил и пред и зад покрит склад №3. Пожарогасенето може да се извършва и с потопяеми помпи чрез водовземане директно от реката.

Корабните места във втори участък са 9 (девет), както следва:

- корабно място 15 – дължина на корабното място 120 m, предназначено за обработка на генерални, насипни, неопасни наливни товари и опасни товари клас 5.1 (окислителни). Оборудвано е с кран с ширина на подкрановия път от 10,50 m и налични 2 жп коловоза и подходящ път. Кейовата стена на корабното място е наклонена с каменна облицовка. Предназначено е за оборудване с понтон;
- корабно място 16 - дължина на корабното място 120 m, предназначено за обработка на генерални, насипни, неопасни наливни товари и опасни товари клас 5.1 (окислителни). Оборудвано е с кран с ширина на подкрановия път от 10,50 m и налични 2 жп коловоза и

подходен път. Кейовата стена на корабното място е наклонена с каменна облицовка;

- корабно място 17 - дължина на корабното място 120 m, предназначено за обработка на генерални, насипни, неопасни наливни товари и опасни товари клас 5.1 (окислители). Оборудвано е с кран с ширина на подкрановия път от 10,50 m и налични 2 жп коловоза и подходен път. Кейовата стена на корабното място е наклонена с каменна облицовка;
- корабно място 18 - дължина на корабното място 120 m, предназначено за обработка на генерални, насипни, неопасни наливни товари и опасни товари клас 5.1 (окислители). Оборудвано е с кран с ширина на подкрановия път от 10,50 m и налични 2 жп коловоза и подходен път. Кейовата стена на корабното място е наклонена с каменна облицовка;
- корабно място 19 – дължина на корабното място 120 m, предназначено е за обработка на генерални, насипни, неопасни наливни товари и опасни товари клас 5.1 (окислители). Оборудвано е с кран с ширина на подкрановия път от 6 m, няма жп коловози и подходен път. Кейовата стена е наклонена с каменна облицовка с пропадания зад стената;
- корабно място 20 - дължина на корабното място 160 m, предназначено е за обработка на генерални, насипни, неопасни наливни товари и опасни товари клас 5.1 (окислители). Оборудвано е с кран с ширина на подкрановия път от 6 m, няма жп коловози и подходен път. Кейовата стена е вертикална с частични отделения и пропадания зад стената;
- корабно място 21 - дължина на корабното място 160 m, предназначено е за обработка на генерални, насипни, неопасни наливни товари и опасни товари клас 5.1 (окислители). Оборудвано е с кран с ширина на подкрановия път от 6 m, няма жп коловози и подходен път. Кейовата стена е вертикална с частични отделения и пропадания зад стената.
- корабно място 22 - дължина на корабното място 150 m, предназначено е за обработка на генерални, насипни, неопасни наливни товари и опасни товари клас 5.1 (окислители). Оборудвано е с кран с ширина на подкрановия път от 6 m, няма жп коловози и подходен път. Кейовата стена е вертикална с частични отделения и пропадания зад стената;
- корабно място 26 - дължината на корабното място е 100 m, предназначението е за предоставяне на морско-технически услуги след оборудване с понтон. Достъпът се осъществява по съществуващ път. Предназначено е за оборудване с понтон.

Оборудването на втори участък включва 8 електрически портални крана с товароподемност от 5 до 20 тона.

Участъкът разполага с открити и закрити складови площи и склад, както и склад за съхранение на течни товари с вместимост от 2000 m³. Откритите складови площи са 27 600 m² за съхранение на генерални и насипни товари. Закритите складови площи са:

- склад 1 – едноетажен с площ 1784 m² за съхранение на генерални и насипни товари;
- склад 2 – двуетажен с разгъната застроена площ 3528 m² за съхранение на генерални и насипни товари;
- склад 4 - едноетажен с площ 995 m² за съхранение на генерални, насипни товари и опасни товари клас 5.1 (окислители).

Осигурената инженерна инфраструктура на втори участък е както следва:

- ел. захранване - трифазно 380/220 V, 50 Hz от собствени трафопостове – ТП №1 и ТП №2. Захранването на пристаналите кораби се извършва с подвижни ел. табла. Мощностите по корабни места са:
 - корабно място 15 – 400 kW от ТП №1;
 - корабно място 16 – 400 kW от ТП №1;
 - корабно място 17 – 400 kW от ТП №2;

- корабно място 18 – 400 kW от ТП №2;
- корабно място 19 – 200 kW от ТП №2;
- корабно място 20 – 200 kW от ТП №2;
- корабно място 21 – 200 kW от ТП №1;
- корабно място 22 – 200 kW от ТП №1.
- пожарни хидранти – налични в целия втори участък. Пожарогасенето може да се извършва и с потопяеми помпи чрез водовземане директно от реката.

Кейовата пропускателна способност на пристанищен терминал Русе – Запад при съществуващата специализация на корабните места, структура на товарооборота, техническа и технологическа комплектованост и организация на работа е 491 хил. тона товари годишно.

Пропускателната способност на северния кей е 203 730 тона товари годишно, на южния кей – 180 090 тона товари годишно, на 23-то и 24-то корабни места – 107 510 тона годишно

Складовата пропускателна способност на терминал Русе – Запад е:

- за открито съхранение при средно 20 дни престой – 1 025 хил. т/год.
- за закрито съхранение при средно 15 дневен престой – 250 хил. т/год.

Пристанищен терминал Русе-Запад не е в непосредствена близост до републиканската пътна мрежа. Той е свързан с РПМ чрез общински пътища – ул. „Матей Стойков“, ул. „Росица“, бул. 3-ти Март – път I-5 (Е-85) (Русе - Бяла - Полски Тръмбеш - Велико Търново - о.п. Дебелец - Дряново - Габрово - Шипка - Казанлък - о.п. Стара Загора - Средец - Димитровград - о.п. Хасково - Конуш - Черноочене - Кърджали - Маказа - граница Гърция), който е първокласен път и е част от републиканската пътна мрежа на България, преминаващ по територията на области Русе, Велико Търново, Габрово, Стара Загора, Хасково и Кърджали. Пътните подходи (ул. Матей Стойков) към двата участъка на пристанищния терминал са изградени от паважна настилка и са в задоволително техническо състояние. Републикански път I-5, осъществява връзка с път I-2 (Граница Румъния - Русе - Цар Калоян - о.п. Разград - о.п. Шумен - Девня – Варна) и път II-21 (Русе - о.п. Тутракан - о.п. Силистра).

Посредством ж.п. връзка с обслужващата гара „Русе – Запад“ пристанищният терминал се свързва с националната железопътна мрежа.

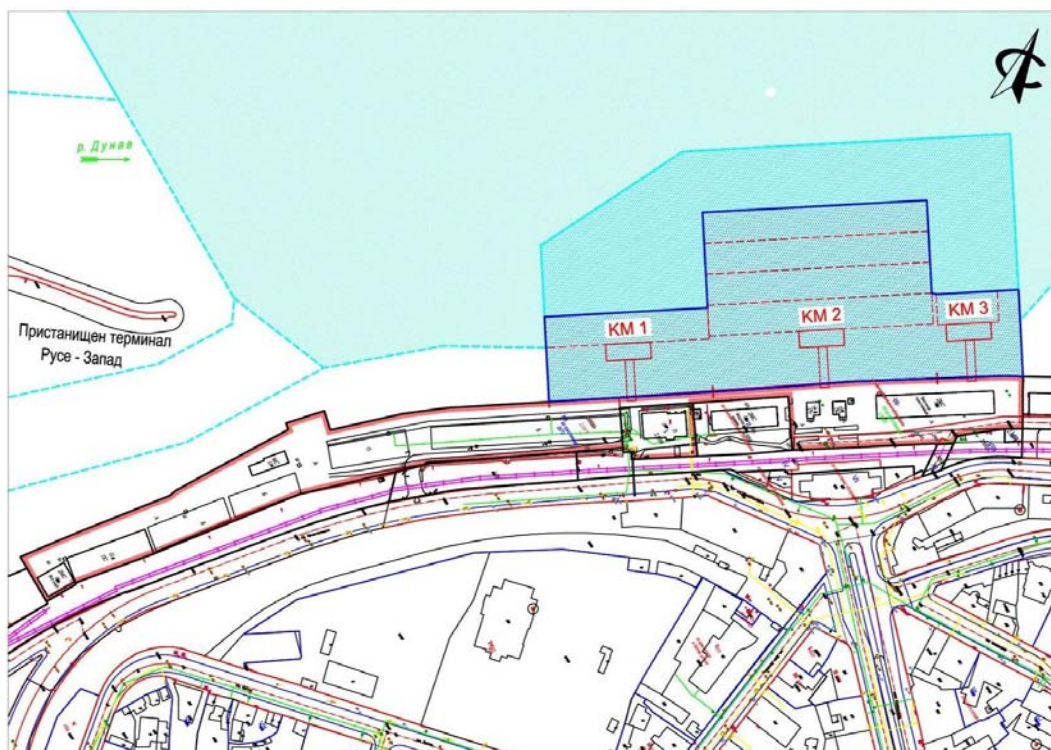
На терминала съществуват условия за осигуряване и развитие на интермодален транспорт.

Водоснабдяването на ПТ Русе – Запад е от съществуващата водоснабдителна мрежа на гр. Русе. Водопроводът е реконструиран през 2018 г.

Заустването на битово-фекалните отпадъчни води е в р. Дунав въз основа на издадено разрешително за заустване и след преминаване на водите през утаител и протичащ процес на механично почистване на водите.

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ РУСЕ – ЦЕНТЪР

Пристанищен терминал Русе - Център е разположен на десния бряг между km 495,980 до km 495,530 по километража на р. Дунав (виж **Фигура 2** по-горе). Терминалът е специализиран за обслужване на пътници, престой и снабдяване на кораби. Дължината на бреговата линия е 451 m, а на кейовия фронт е 270 m, с обособени 3 (три) корабни места – виж **Фигура 4**.



Фигура 4. Пристанищен терминал Русе – Център

Корабните места са както следва:

- корабно място 1 – дължина на корабното място 80 m, предназначено е за престой на кораби със специален статут. Кейовата стена е наклонен тип, с каменна зидария;
- корабно място 2 – дължината на корабното място е 110 m, предназначено е за бункерване на кораби, входно-изходни ревизии и обслужване на пътници. Корабното място е оборудвано с понтон. Кейовата стена е наклонен тип с каменна зидария;
- корабно място 3 - дължина на корабното място 30 m, предназначено е за престой на кораби със специално разрешение на Дирекция „Речен надзор – Русе“. Кейовата стена е наклонен тип с каменна зидария.

Осигурената инженерна инфраструктура е както следва:

- ел. захранване - трифазно 380/220 V, 50 Hz от градската мрежа с осигурена мощност от 100 kW за всяко корабно място;
- водопровод – за питейно-битовото водоснабдяване, вкл. и 2 цола за всяко от корабните места от градската мрежа;
- противопожарни хидранти – за всяко корабно място е осигурен противопожарен хидрант с дебит 3-4 куб. м. на час, както и възможността за директно вземане на вода от реката чрез потопяеми помпи;
- Заустването на образуваните битово-фекални отпадъчните води е в градската канализация.

На територията на терминал Русе – Център се намират пегелът за отчитане на водните нива по р. Дунав – Пегел Русе на км. 495.600, самопищещ пегел, автоматична хидрометрична станция включително електронно табло, склад, всичките стопанисвани от ИА ППД Русе. В генералният план на Пристанище Русе се предвижда запазване на всичките съществуващи сгради и съоръжения на ИА ППД, както и запазване на възможността за отчитане на водните нива по реката.

За осигуряване на безопасно швартоване на самоходните кораби и създаване на условия за слизване и качване на екипажите им и пътниците, към кейовата стена на 2-ро корабно място е

монтиран понтон. Към него са прекарани водопроводна инсталация и кабели за хранване с електрическа енергия. Корабно място № 1 е оборудвано с понтон за престой на кораби със специален статут - кораби на ДППИ и Дирекция „Речен надзор – Русе“ към ИАМА, като акостирането и престоя се разрешава само след съгласуване с Дирекция „Речен надзор - Русе“. Корабно място № 3 е с възможност за оборудване с понтон за престой на кораби със специално разрешение на Дирекция „Речен надзор – Русе“.

Терминал Русе-Център не разполага с вътрешно коловозно развитие и претоварна техника. Непосредствено до източната граница на терминала е изградена жп линия, свързваща Западната с Източната промишлени зони на град Русе.

Пристанищен терминал Русе-Център не е в непосредствена близост до републиканската пътна мрежа. Той е свързан с РПМ, посредством 2 броя жп прелеза (главен вход при х-л „Рига“ и достъп до Сграда „Булрис“) и общински пътища – бул. „Цар Фердинанд“, бул. „Придунавски“, ул. „Пристанищна“, ул. „Струма“, Сарайски мост, бул. 3-ти Март – път I-5 (Е-85) (Русе - Бяла - Полски Тръмбеш - Велико Търново - о.п. Дебелец - Дряново - Габрово - Шипка - Казанлък - о.п. Стара Загора - Средец - Димитровград - о.п. Хасково - Конуш - Черноочене - Кърджали - Маказа - граница Гърция), който е първокласен път и е част от републиканската пътна мрежа на България, преминаващ по територията на области Русе, Велико Търново, Габрово, Стара Загора, Хасково и Кърджали. Пътните подходи към двата жп прелеза са с асфалтова настилка и са в добро техническо състояние. Републикански път I-5, осъществява връзка с път I-2 (Е70) (Граница Румъния - Русе - Цар Калоян - о.п. Разград - о.п. Шумен - Девня – Варна) и път II-21 (Русе - о.п. Тутракан - о.п. Силистра).

ОБОСОБЕНА ЗОНА РУСЕ – ИЗТОК

Територията на обособена зона Русе – Изток е ситуирана в гр. Русе, общ Русе, обл. Русе, бул. „Тутракан“ № 44 и се състои от поземлени имоти **63427.8.356, 63427.8.3.350, 63427.8.1009, 63427.8.1364, 63427.8.1413** с обща площ от 134 543 m².

Обособена зона Русе – Изток изпълнява и са й предопределени следните функции:

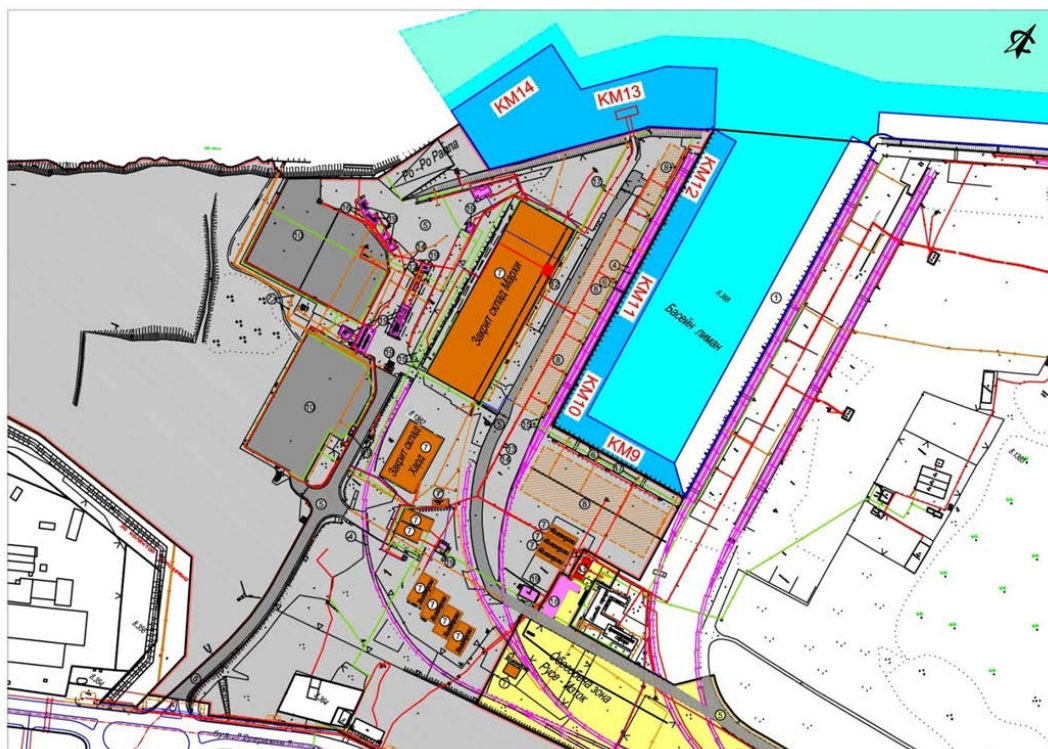
- в поземлен имот с идентификатор **63427.8.1364** и с площ 95 283 m² съгласно АПДС 6774/17.12.2019 г. и АПДС 6775/17.12.2019г., представлява „Обособена зона Русе - Изток“, в която са разположени дълготрайни материални активи, които не притежават характеристиките на пристанищен терминал, тъй като няма излаз на река Дунав и прилежаща акватория и следва да бъде предоставена за ползване/опериране от ДП "Пристанищна инфраструктура" (виж Фигура 2 по-горе). В тази зона е разположена общата инфраструктура - КПП, склад за ГСМ, дозирова̀чна площадка, ремонтна работилница, ел. подстанция и коловозно развитие, обслужваща двата новообособени пристанищни терминала Русе – Изток - 1 и Русе – Изток - 2. Останалата част от територията съгласно АПДС № 5612/27.06.2014 г., АПДС № 5613/27.06.2014 г. и АПДС № 5614/27.06.2014 г., с местоположение Русе-Изток е с начин на трайно ползване: „за друг вид производствен, складов обект“.
- в поземлен имот с идентификатор **63427.8.1009** с площ 12 901 m² е предвидено да се извърши изграждане на пристанищни приемни съоръжения (ППС) за разделно събиране на отпадъци от кораби и обособяване на площадка за разполагане на съоръжения за превенция и реагиране при експлоатационни и аварийни замърсявания (СПРЕАЗ). Съгласно § 2, т. 52 от допълнителните разпоредби на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България територията на поземления имот се явява обща техническа инфраструктура, обслужваща повече от един терминал от пристанище за обществен транспорт Русе. На територията на имота е разположена Канална помпена станция 1 (КПС 1), стопанисвана от „Вик“ ООД- Русе. За експлоатацията на

съоръжението между „Вик“ ООД - Русе и Община Русе има сключен Договор № 373/31.07.2012 г.

- поземлен имот с идентификатор 63427.8.356 с площ 3 905 m².
- в поземлен имот с идентификатор 63427.8.350 с площ 21 641 m² - по програма ИСПА МРРБ и Община Русе са изградили колектор за отпадъчни води и открит канал, обслужващи гр. Русе.
- в поземлен имот с идентификатор 63427.8.1413 с площ 813 m² - са изградени помпена станция с шахтов кладенец за питейна вода и трафопост и е с предназначение санитарно охранителна зона.

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ РУСЕ - ИЗТОК – 2

Пристанищен терминал Русе – Изток - 2 (включващ шест корабни места от № 9 до № 14), част от пристанище за обществен транспорт Русе, е разположен в източната промишлена зона на град Русе на десния бряг на река Дунав и включва: външен кей от km 490,830 до km 489,920 (корабни места №13 и №14); вътрешен басейн с вход на km 489,850 (корабни претоварни места №12, №11, №10 и №9) – виж **Фигура 2** по-горе и **Фигура 5**.



Фигура 5. Пристанищен терминал Русе – Изток – 2

Дължината на кейовия фронт е 729 m, а дължината на бреговата линия е 1442 m. Общата дължина на корабните места е 670 m. Територия с площ от около 183 000 m² са необлагородени терени, предвидени за бъдещо развитие на терминала, намиращи се основно на запад и юг от застроената и използвана територия на пристанището. Терминалът разполага с открита складова площ и закрита складова площ, като към „ро-ро“ терминала има открити площи – 27 483 m², предназначени за паркинг – един за вход и един за изход. Предназначението на терминала е за обработка (товарене, разтоварване, подреждане, съхраняване, преупаковка и вътрешнопристанищен превоз) на генерални, насипни, неопасни наливни товари, контейнери и Ро-Ро кораби; обработка (товарене и разтоварване) на опасни генерални товари - окисляващи вещества (клас 5.1) по класификацията на ADN. Терминалът разполага със самостоятелни ГКПП и

митница, сграда за пътно-медицински контрол, фито и ветеринарен контрол, сграда за дезинфекция и навигационна кула.

Пристанищен терминал Русе-изток 2 не е в непосредствена близост до републиканската пътна мрежа. Той е свързан с РПМ, чрез два пътни подхода със самостоятелни КПП-та, посредством бул. „Тутракан“ - път I-2 (Е70) (Граница Румъния - Русе - Цар Калоян - о.п. Разград - о.п. Шумен - Девня – Варна), който е първокласен път и е част от републиканската пътна мрежа на България, преминаващ по територията на области Русе, Разград, Шумен и Варна. Двата пътни подхода към терминала са с асфалтова настилка и са в добро техническо състояние. Републикански път I-2, осъществява връзка с път I-5 (Е-85) (Русе - Бяла - Полски Тръмбеш - Велико Търново - о.п. Дебелец - Дряново - Габрово - Шипка - Казанлък - о.п. Стара Загора - Средец - Димитровград - о.п. Хасково - Конуш - Черноочене - Кърджали - Маказа - граница Гърция) и път II-21 (Русе - о.п. Тутракан - о.п. Силистра).

Корабните места на терминала са:

- корабно място 9 – дължина на корабното място 150 m, за обработка на генерални, насипни и наливни товари (меласа), обработка на опасни товари от клас 5.1 (окисляващи вещества). Наличен е кран с ширина на подкрановия път от 10,50 m. Изпълнен е път с асфалтова настилка за достъп на автомобилен транспорт. Кейовата стена е вертикална с железобетонна конструкция;
- корабно място 10 – дължина на корабното място 100 m, предназначено за обработка на генерални и насипни товари, обработка на опасни товари от клас 5.1 (окисляващи вещества). Наличен е кран с ширина на подкрановия път от 10,50 m и два челни жп коловоза в подкрановия път. Изпълнен е път с асфалтова настилка за достъп на автомобилен транспорт. Кейовата стена е вертикална с железобетонна конструкция;
- корабно място 11 - дължина на корабното място 100 m, предназначено за обработка на генерални и насипни товари, обработка на опасни товари от клас 5.1 (окисляващи вещества). Наличен е кран с ширина на подкрановия път от 10,50 m и два челни жп коловоза в подкрановия път. Изпълнен е път с асфалтова настилка за достъп на автомобилен транспорт. Кейовата стена е вертикална с железобетонна конструкция;
- корабно място 12 - дължина на корабното място 120 m, предназначено за обработка на генерални и насипни товари, обработка на опасни товари от клас 5.1 (окисляващи вещества). Наличен е кран с ширина на подкрановия път от 10,50 m и два челни жп коловоза в подкрановия път. Изпълнен е път с асфалтова настилка за достъп на автомобилен транспорт. Кейовата стена е вертикална с железобетонна конструкция;
- корабно място 13 – дължина на корабното място 100 m, оборудвано с понтон, с предназначение за морско-технически услуги (корабно бункерование с горива) на самоходни кораби. Наличен път с асфалтова настилка осигуряващ достъп за автомобилен транспорт. Кейовата стена е наклонен тип със стоманобетонна конструкция;
- корабно място 14 – дължина на корабното място 100 m, предназначение „ро-ро“ терминал с наклонена железобетонна рампа, за обслужване на „ро-ро“ кораби. Настилната е асфалтова и бетонова, осигуряваща преминаване на автомобили и камиони. Кейовата стена е наклонен тип със стоманобетонна конструкция. Площта на паркингите прилежащи към корабното място и „ро-ро“ терминала е 27 483 m².

Откритите складови площи на пристанището са 49 420 m² за обработка на генерални и насипни товари.

Закритите складове са:

- тип „Холандски“ – три броя едноетажни с площ на два от тях по 330 m² и един с площ от

300 m². Предназначението им е за съхранение на генерални товари;

- тип „Хард“ – едноетажен склад с метална конструкция с площ от 2160 m², предназначен за съхранение на генерални и насипни товари;
- тип „Мархи“ – едноетажен склад с метална конструкция с площ от 11 640 m², предназначен за съхранение на генерални и насипни товари;

Монтирани и функциониращи са четири броя портални електрически кранове – два с товароподемност 10 тона, един с товароподемност 16 тона и един с товароподемност 5 тона.

Осигурената инженерна инфраструктура е както следва:

- ел. захранване - трифазно 380/220 V, 50 Hz от собствен трафопост ТП №3 и от ел. подстанция разположена на територията на Обособена зона Русе - Изток. Корабите се захранват с подвижни ел. табла със следната мощност:
 - корабно място 9 – 300 kW от подстанция Обособена зона Русе – Изток;
 - корабно място 10 – 400 kW от ТП №3;
 - корабно място 11 – 400 kW от ТП №3;
 - корабно място 12 – 400 kW от ТП №3;
 - корабно място 13 – 300 kW от ТП №3 и от подстанция Обособена зона Русе – Изток;
 - корабно място 14 – 300 kW от ТП №3 и от подстанция Обособена зона Русе – Изток.
- водоснабдяване – на територията на целия терминал е изграден и функциониращ водопровод ПЕВП ф90 за питейни и противопожарни нужди. За всяко корабно място е осигурен противопожарен хидрант, като за корабно място №9 противопожарните хидранти са два;
- канализация – изградена е канализация за отвеждане на повърхностни (дъждовни), битови отпадъчни и води, която се зауства в р. Дунав, посредством няколко междинни утаителя. Съгласно разрешително за заустване № 13140258/27.02.2015 г, на площадката на „Пристанищен комплекс Русе“ ЕАД- пристанищен оператор на пристанищни терминали Русе-Изток - 1 и Русе - Изток - 2, се формират битово-фекални отпадъчни води, които се заустват в река Дунав в четири потока, както следва:
 - Поток 1 – брегово заустване на бетонов колектор с диаметър Ф 300 mm, и кота при заустването: 14,97 m.
 - Поток 2 - брегово заустване на бетонов колектор с диаметър Ф 300 mm, и кота при заустването: 15,98 m.
 - Поток 3 - брегово заустване на бетонов колектор с диаметър Ф 300 mm, и кота при заустването: 15,97 m.
 - Поток 4 - брегово заустване на бетонов колектор с диаметър Ф 300 mm, и кота при заустването: 20,97 m.

Общото разрешено количество битово-фекални води, зауствани по четирите колектора в река Дунав е 33,5 m³/d; 2,2 m³/h и 8 400 m³/y. В разрешителното не са определени конкретни параметри по отделно за всеки от четирите потока.

Пристанищния терминал е технологично зависим от „Обособена зона Русе - Изток“, където е разположена общата инфраструктура - КПП, склад за ГСМ, дозироваща площадка, ремонтна работилница, ел. подстанция и коловозно развитие, обслужваща новообособения пристанищен терминал Русе - Изток - 2. За да достигнат до Пристанищен терминал Русе – Изток - 2, има изградени два портала - КПП-та за автомобили и камиони, свързващи терминала с републиканската пътна мрежа чрез бул. „Тутракан“ в гр. Русе, като за преминаването през едното КПП, се използва пътния подход разположен върху територията на „Обособена зона Русе-изток“. Влаковете и жп

композициите задължително трябва да преминат през територията на „Обособена зона Русе - Изток“ по наличната жп инфраструктура.

Поради местоположението си и съществуващата площ и инфраструктура на терминала съществуват условия за осигуряване и развитие на напълно интегриран интермодален транспорт – който позволява директно прехвърляне /с или без междинно складиране/ на товари от:

- сухопътен към воден и/или железопътен транспорт;
- воден към сухопътен и/или железопътен транспорт;
- железопътен към сухопътен и/или воден транспорт.

„Ро-Ро“ терминала е осъвременен и обновен с цел развитие на фериботния транспорт. Такива предпоставки съществуват заради натовареността на маршрута с тежкотоварни автомобили от посока Турция към посока северна Европа и ниската пропускателна възможност на Дунав мост при гр. Русе.

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ РУСЕ – ИЗТОК – 1

Пристанищен терминал Русе – Изток - 1 (включващ корабни места от № 1 до № 8), част от пристанище за обществен транспорт Русе е разположен в източната промишлена зона на град Русе на десния бряг на река Дунав и включва:

- външен кей от km 489,770 до km 489,280 (корабни места №1, №2, №3 и №4);
- вътрешен басейн с вход на km 489,850 (корабни претоварни места №5, №6, №7 и №8)

Пристанищните елементи могат да се видят на **Фигура 2** по-горе и **Фигура 6**. Дължината на кейовия фронт е 889 m, а дължината на бреговата линия е 889 m. Общата дължина на корабните места е 820 m. Върху територия от около 191 000 m² е изградена основната пристанищна инфраструктура и съоръжения, позволяващи извършването на пристанищни услуги и други стопански дейности на пристанищния терминал. Останалата територия с площ от около 142 000 m² са необлагодородени терени, предвидени за бъдещо развитие на терминала, намиращи се основно на изток и юг от застроената и използвана територия на пристанището. Терминалът разполага с открита складова площ и закрыта складова площ. Предназначението на терминала е за обработка (товарене, разтоварване, подреждане, съхраняване, преупаковка и вътрешнопристанищен превоз) на генерални, насипни, неопасни наливни товари и контейнери. Обработка (товарене и разтоварване) на опасни генерални товари - окисляващи вещества (клас 5.1) по класификацията на ADN. Корабни места №1 и №2 са специализирани за разтоварване на въглища за ТЕЦ „Русе - Изток“. На КМ №5 и КМ №6 има възможност за обработка на контейнери и тежки колети. Пристанищен терминал Русе - Изток - 1 е свързан с националната жп-мрежа.

Пристанищен терминал Русе-изток 1 не е в непосредствена близост до републиканската пътна мрежа. Той е свързан с РПМ, чрез два пътни подхода със самостоятелни КПП-та, посредством бул. „Тутракан“ - път I-2 (Е70) (Граница Румъния - Русе - Цар Калоян - о.п. Разград - о.п. Шумен - Девня – Варна), който е първокласен път и е част от републиканската пътна мрежа на България, преминаващ по територията на области Русе, Разград, Шумен и Варна. Двата пътни подхода към терминала са с асфалтова настилка и са в добро техническо състояние. Републикански път I-2, осъществява връзка с път I-5 (Е-85) (Русе - Бяла - Полски Тръмбеш - Велико Търново - о.п. Дебелец - Дряново - Габрово - Шипка - Казанлък - о.п. Стара Загора - Средец - Димитровград - о.п. Хасково - Конуш - Черноочене - Кърджали - Маказа - граница Гърция) и път II-21 (Русе - о.п. Тутракан - о.п. Силистра).



Фигура 6. Пристанищен терминал Русе – Изток – 1

Пристанището разполага с 8 (осем) корабни места са, както следва:

- корабно място 1 – дължина на корабното място 110 m, предназначено да обработва въглища за ТЕЦ Русе „Изток“. Обслужва се с кран с ширина на подкрановия път 10,50 m. Достъпът на тежкотоварни автомобили се осъществява по бетонова настилка. Кейовата стена е наклонена с каменна облицовка;
- корабно място 2 - дължина на корабното място 110 m, предназначено да обработва въглища за ТЕЦ Русе „Изток“. Обслужва се с кран с ширина на подкрановия път 10,50 m. Достъпът за тежкотоварни автомобили се осъществява по бетонова настилка. Кейовата стена е наклонена с каменна облицовка;
- корабно място 3 – дължина на корабното място 100 m, предназначено за обработка на генерални и насипни товари и обработка на опасни товари от клас 5.1 (окисляващи вещества). Обслужва се с кран с ширина на подкрановия път 10,50 m. Достъпът за тежкотоварни автомобили се осъществява по бетонова настилка. Кейовата стена е наклонена с каменна облицовка;
- корабно място 4 - дължина на корабното място 100 m, предназначено за обработка на генерални и насипни товари и обработка на опасни товари от клас 5.1 (окисляващи вещества). Обслужва се с кран с ширина на подкрановия път 10,50 m. Достъпът за тежкотоварни автомобили се осъществява по бетонова настилка. Кейовата стена е наклонена с каменна облицовка;
- корабно място 5 – дължина на корабното място 100 m, предназначено за обработка на генерални и насипни товари и обработка на опасни товари от клас 5.1 (окисляващи вещества). Обслужва се с кран с ширина на подкрановия път 10,50 m. В междукрановия път има два броя жп челни коловози. Достъп на автомобилен транспорт се осъществява по асфалтова настилка. Кейовата стена е вертикална със стоманобетонова конструкция;
- корабно място 6 - дължина на корабното място 100 m, предназначено за обработка на генерални и насипни товари и обработка на опасни товари от клас 5.1 (окисляващи

вещества). Обслужва се с кран с ширина на подкрановия път 10,50 m. В междукрановия път има два броя жп челни коловози. Достъпът на автомобилен транспорт се осъществява по асфалтова настилка. Кейовата стена е вертикална със стоманобетонова конструкция;

- корабно място 7 - дължина на корабното място 100 m, предназначено за обработка на генерални и насипни товари и обработка на опасни товари от клас 5.1 (окисляващи вещества). Обслужва се с кран с ширина на подкрановия път 10,50 m. В междукрановия път има два броя жп челни коловози. Достъп на автомобилен транспорт се осъществява по асфалтова настилка. Кейовата стена е вертикална със стоманобетонова конструкция;
- корабно място 8 - дължина на корабното място 100 m, предназначено за обработка на генерални и насипни товари и обработка на опасни товари от клас 5.1 (окисляващи вещества). Обслужва се с кран с ширина на подкрановия път 10,50 m. В междукрановия път има два броя жп челни коловози. Достъп на автомобилен транспорт се осъществява по асфалтова настилка. Кейовата стена е вертикална със стоманобетонова конструкция.

Пристанищния терминал е оборудван с осем броя кранове – два от тях с товароподемност 10 тона, четири с товароподемност 16 тона и два броя с товароподемност 32 тона.

Откритите складове на пристанището са 74 920 кв.м. за обработка на генерални, насипни и неопасни течни товари.

Закритите складови площи са:

- тип „Холандски“ – един едноетажен склад със застроена площ от 300 кв.м., предназначен за съхранение на генерални товари;
- склад 1 – едноетажен склад с метална конструкция с площ 360 кв.м., предназначен за съхранение на генерални товари;

Осигурената инженерна инфраструктура е както следва:

- ел. захранване - трифазно 380/220 V, 50 Hz от 3 /три/ броя собствени трафопостове ТП №1, ТП №2 и ТП №4 и от ел. подстанция разположена на територията на Обособена зона Русе - Изток. Корабите се захранват с подвижни ел. табла. Мощностите по корабни места са:
 - корабно място 1 – 400 kW от ТП №4;
 - корабно място 2 – 400 kW от ТП №4;
 - корабно място 3 – 400 kW от ТП №4;
 - корабно място 4 – 300 kW от ТП №1;
 - корабно място 5 – 500 kW от ТП №1;
 - корабно място 6 – 500 kW от ТП №1;
 - корабно място 7 – 500 kW от ТП №1 и ТП №2;
 - корабно място 8 – 400 kW от ТП №2 и подстанция в Обособена зона Русе – Изток.
- водоснабдяване – на територията на целия терминал е изграден и функциониращ водопровод ПЕВП ф90 за питейни и противопожарни нужди. За всяко корабно място е осигурен противопожарен хидрант;
- канализация – изградена е канализация за повърхностно отвеждане на повърхностните (дъждовни) води за корабни места 5, 6, 7 и 8, която е заустена в р. Дунав, посредством няколко междинни утайтеля. Съгласно разрешително за заустване № 13140258/27.02.2015 г., на площадката на „Пристанищен комплекс Русе“ ЕАД - пристанищен оператор на пристанищни терминали Русе - Изток 1 и Русе – Изток - 2, се формират битово-фекални отпадъчни води, които заустват в река Дунав в четири потока, както следва:
 - Поток 1 – брегово заустване на бетонов колектор с диаметър Ф 300 mm, и кота при

заустването: 14,97 m;

- Поток 2 - брегово заустване на бетонов колектор с диаметър Φ 300 mm, и кота при заустването: 15,98 m;
- Поток 3 - брегово заустване на бетонов колектор с диаметър Φ 300 mm, и кота при заустването: 15,97 m;
- Поток 4 - брегово заустване на бетонов колектор с диаметър Φ 300 mm, и кота при заустването: 20,97 m;

Общото разрешено количество битово-фекални води, зауствани по четирите колектора в река Дунав е $33,5 \text{ m}^3/\text{d}$; $2,2 \text{ m}^3/\text{h}$ и $8\,400 \text{ m}^3/\text{y}$. В разрешителното не са определени конкретни параметри по отделно за всеки от четирите потока.

Пристанищния терминал е технологично зависим от „Обособена зона Русе - Изток“, където е разположена общата инфраструктура - КПП, склад за ГСМ, дозирова̀чна площадка, ремонтна работилница, ел. подстанция и коловозно развитие, обслужваща новообособения пристанищен терминал Русе – Изток - 1. За да достигнат до Пристанищен терминал Русе – Изток - 1, всички сухопътни превозни средства - влакове, камиони и автомобили, задължително трябва да преминат през територията на „Обособена зона Русе - Изток“ съобразно наличната пътна и жп инфраструктура.

Поради местоположението си и съществуващата площ и инфраструктура на терминала съществуват условия за осигуряване и развитие на напълно интегриран интермодален транспорт – който позволява директно прехвърляне /с или без междинно складиране/ на товари от:

- сухопътен към воден и/или железопътен транспорт;
- воден към сухопътен и/или железопътен транспорт;
- железопътен към сухопътен и/или воден транспорт.

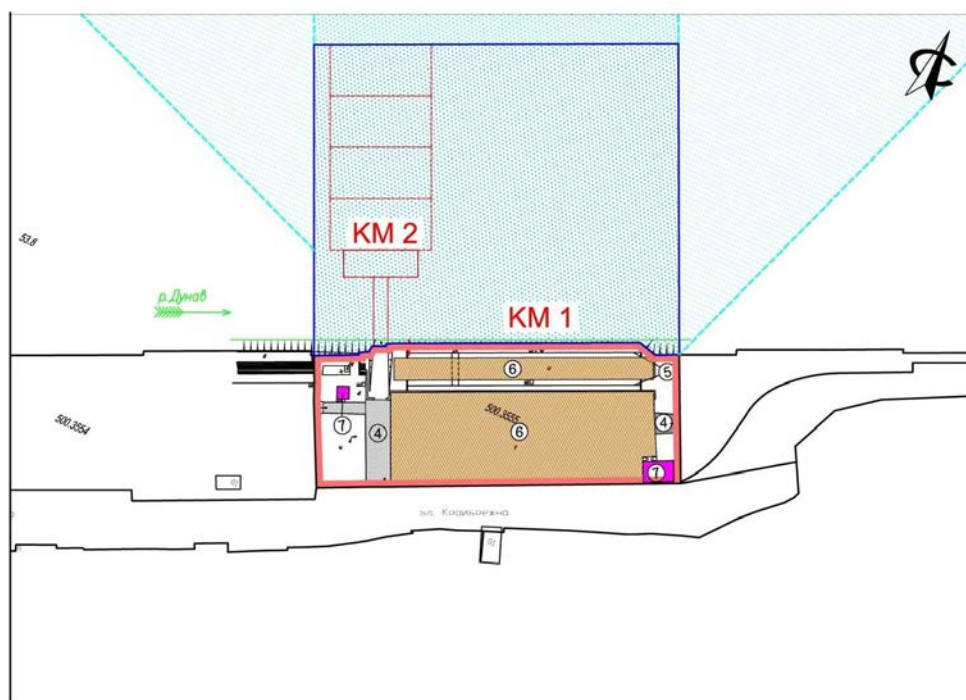
ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ ТУТРАКАН

Пристанищен терминал Тутракан е разположен на десния бряг на реката между km 432,710 и km 432,610 по километража на р. Дунав – виж **Фигура 7** по-долу.



Фигура 7. Общ изглед към пристанищен терминал Тутракан

Терминалът разполага с две корабни места и е специализиран за обработка на генерални и насипни товари и обслужване на пътници. Пристанището е свързано с националната сухопътна мрежа - **Фигура 8.**



Фигура 8. Пристанищен терминал Тутракан

Корабните места на терминала са със следните характеристики:

- корабно място 1 – дължина 80 m, предназначено за обработка на насипни и генерални товари. Оборудвано с кран товароподемност 5 тона и с ширина на подкрановия път 9,40 m. Кейовата стена е наклонена бетонова;
- корабно място 2 – дължина 30 m, оборудвано с понтон с размери 22 m по 8 m. Предназначено е за бункероване на кораби и обслужване на пътници. Кейовата стена е наклонена бетонова.

Кейовата стена е с дължина 110 m. В западния край на стената е поставен понтон за обслужване на пътници и швартоване на самоходни кораби. Терминала разполага с открити складове с площ от 2500 m² за обработка на насипни и генерални товари.

Осигурената инженерна инфраструктура е както следва:

- ел. захранване – трифазно 380/220 V, 50 Hz от собствен трафопост с осигурена мощност 300 kW. Захранването на пристаналите кораби се извършва чрез 1 брой подвижно ел. табло;
- питейна водоснабдяване - терминала е свързан с водопроводната мрежа на гр. Тутракан;
- битово фекални отпадъчни води – заустването е в градската канализация на гр. Тутракан;
- противопожарни хидранти – пожарогасенето се извършва чрез 1 брой хидрант, захранван от съществуващата водопроводна мрежа, както и чрез водовземане с помощта на потопяеми помпи - директно от реката.

Пристанищен терминал Тутракан има връзка с републиканска пътна мрежа на страната. Терминалът не е в непосредствена близост до републиканската пътна мрежа. Той е свързан с РПМ, чрез пътни подходи, изградени с асфалтова/бетонова настилка, които са в добро техническо състояние, посредством общински пътища – ул. „Крайбрежна“, ул. „Пирин“, ул. „Димитър Благоев“ - път II-21 (Русе - о.п. Тутракан - о.п. Силистра), който е второкласен път и е част от републиканската пътна мрежа на България, преминаващ по територията на области Русе и Силистра. Републикански път II-21, осъществява връзка с път I-2 (Е70) (Граница Румъния - Русе - Цар Калоян - о.п. Разград - о.п. Шумен - Девня – Варна) и път I-7 (Граница Румъния - о.п. Силистра - о.п. Дулово - о.п. Шумен - о.п. Преслав -Върбица - Берово – Мокрен – Зимница - о.п. Елхово – п.к. Лесово – граница Турция).

Терминалът не разполага с жп коловозно развитие и връзка с националната жп мрежа.

На Терминал Тутракан е разположена автоматична хидрометрична и метеорологична станция Тутракан, включително електронно информационно табло стопанисвани от ИА ППД Русе. В генералният план на Пристанище Русе се предвижда запазване на всичките съществуващи съоръжения на ИА ППД, както и запазване на възможността за извършване на дейността по събиране на метеорологични данни и данни за нивата на р. Дунав извършвани от ИА ППД.

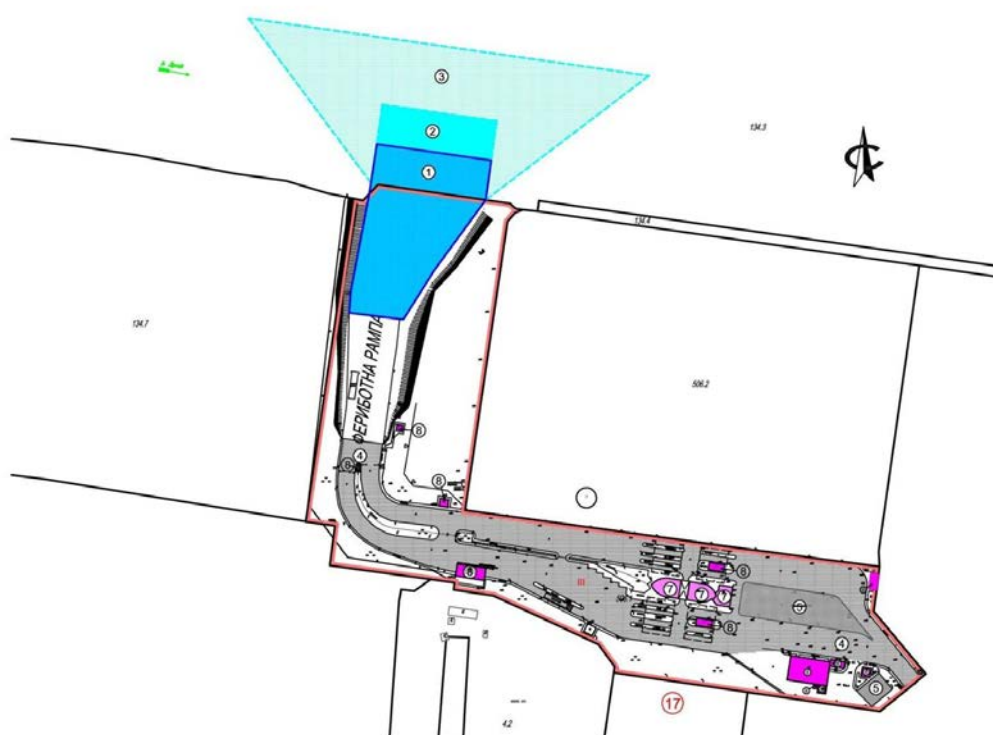
ФЕРИБОТЕН ТЕРМИНАЛ СИЛИСТРА

Фериботен терминал Силистра е разположен на десния бряг на р. Дунав при km 382,500. „Ро-ро“ терминала е специализиран за обработка на „ро-ро“ товари, поща и обслужване на пътници – виж **Фигура 9**.



Фигура 9. Общ изглед към фериботен терминал Силистра и пристанищен терминал Силистра

Дължината на бреговата линия е 272 m - **Фигура 10.**



Фигура 10. Фериботен терминал Силистра

Терминалът разполага с 1 (едно) корабно място с дължина 30 m, на km 382,500, предназначено за обработка на „ро-ро“ товари и поща и обслужване на пътници. Разполага с наклонена стоманобетонова рампа с размери 85 m на 30 m. Осигурено е движението на автомобили и камиони по вътрешна асфалтова пътна мрежа.

Осигурената инженерна инфраструктура е както следва:

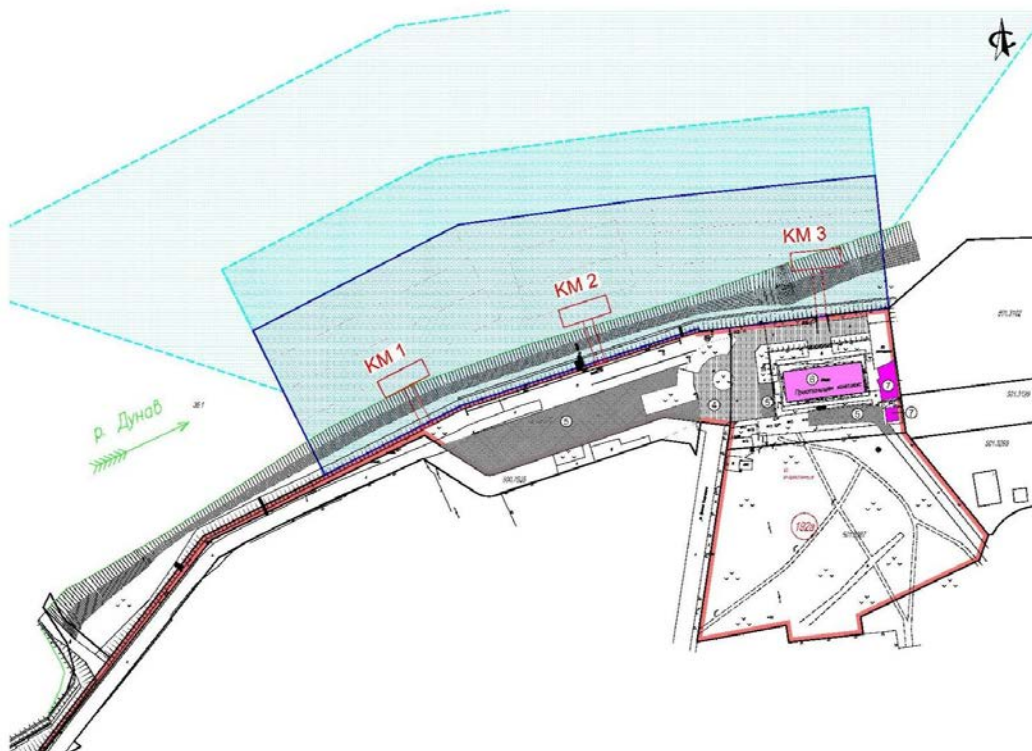
- ел. захранване - трифазно 380/220 V, 50 Hz от собствен трафопост с осигурена мощност 400 kW;
- Питейно-битово водоснабдяване – осъществява се от водопроводната мрежа на гр. Силистра чрез съществуващ водопровод с дебит от 5 m³/час за снабдяване на административната сграда и бункероване на кораби;
- Водоснабдяване за противопожарни нужди– осъществява се по съществуващ водопровод с дебит 16 m³/ час и наличните противопожарни хидранти на територията на терминала;
- изградена канализация за отвеждане на повърхностни (дъждовни) и битово-фекални води, която е свързана към изградената за нуждите на Фериботен терминал Силистра локална пречиствателна станция и генерираните потоци отпадъчни води след нея се заустват в р. Дунав.

Фериботен терминал Силистра е свързан с републиканската пътна мрежа, чрез пътни подходи, изградени с асфалтова настилка, посредством път III-215 (О.п. Силистра - Ферибот Силистра - граница Румъния), който е третокласен път и е част от републиканската пътна мрежа на България, преминаващ по територията на област Силистра. Настилките на пътните подходи към терминала са в добро техническо състояние. Републикански път III-215, осъществява връзка с път II-21 (Русе - о.п. Тутракан - о.п. Силистра), който е свързан с път I-7 (Граница Румъния - о.п. Силистра - о.п. Дулово - о.п. Шумен - о.п. Преслав -Върбица - Берово – Мокрен – Зимница - о.п. Елхово – п.к. Лесово – граница Турция) и път I-2 (Е70) (Граница Румъния - Русе - Цар Калоян - о.п. Разград - о.п. Шумен - Девня – Варна).

Терминалът не разполага с жп коловозно развитие и връзка с националната жп мрежа.

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ СИЛИСТРА

Пристанищен терминал Силистра е разположен на десния бряг между km 375,600 и km 375,240 по километража на р. Дунав – виж **Фигура 9** и **Фигура 11**.



Фигура 11. Пристанищен терминал Силистра

Терминалът е специализиран за обслужване на пътници, швартови услуги; снабдяване на корабите с електрическа енергия и комуникации; корабно бункероване (гориво, смазочни материали, вода); снабдяване с хранителни и други продукти. Кейовата стена е наклонен тип с дължина 470 m, а дължината на бреговата линия е 503 m. Терминалът разполага с 3 (три) корабни места (понтони) за приставане на пътнически и самоходни кораби, с обща дължина 300 m и е свързан с републиканската пътна мрежа. Пристанищен терминал Силистра не е в непосредствена близост до републиканската пътна мрежа. Той е свързан с РПМ, чрез пътен подход, изграден с асфалтова настилка, която е в добро техническо състояние, посредством общински пътища – ул. „Христо Смирненски“, ул. „Дръстър“ - път I-7 (Граница Румъния - о.п. Силистра - о.п. Дулово - о.п. Шумен - о.п. Преслав -Върбица - Берово – Мокрен – Зимница - о.п. Елхово – п.к. Лесово – граница Турция), който е първокласен път и е част от републиканската пътна мрежа на България, преминаващ по територията на области Силистра, Шумен, Бургас, Сливен и Ямбол. Републикански път I-7, осъществява връзка с път осъществява връзка с път II-21 (Русе - о.п. Тутракан - о.п. Силистра).

Терминалът не разполага с жп коловозно развитие и връзка с националната жп мрежа.

Корабните места са:

- корабно място 1 – дължина на корабното място 100 m, предназначението е за престой на кораби, и корабно бункероване (гориво, смазочни материали, вода) и обслужване на пътници. Кейовата стена е наклонена с каменна облицовка. Корабното място е снабдено с понтон;
- корабно място 2 - дължина на корабното място 100 m, предназначението е за престой и снабдяване на кораби и обслужване на пътници. Кейовата стена е наклонена с каменна облицовка;
- корабно място 3 - дължина на корабното място 100 m, предназначението е за престой, зареждане и бункероване на кораби и обслужване на пътници. Кейовата стена е наклонена с каменна облицовка. Корабното място е снабдено с понтон.

Осигурената инженерна инфраструктура е както следва:

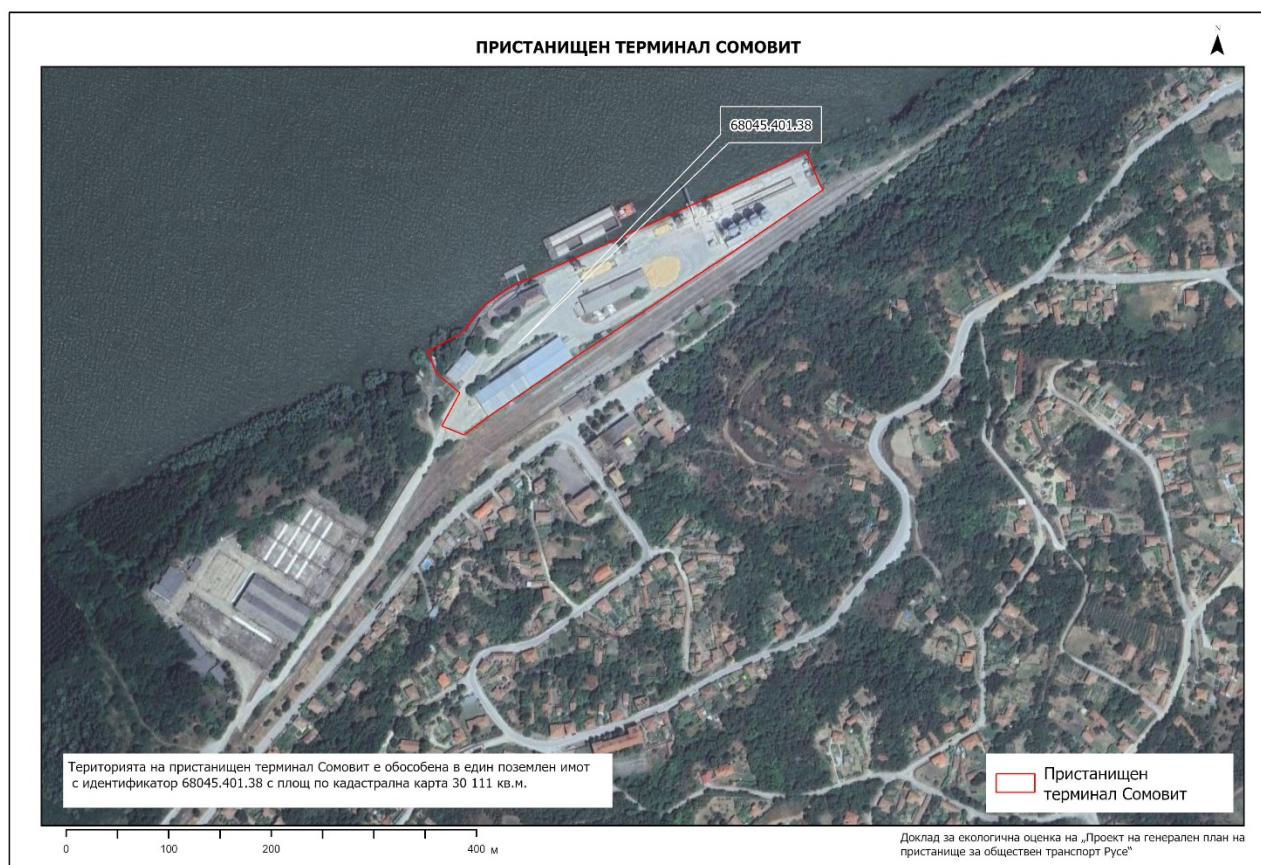
- ел. захранване - трифазно 380/220 V, 50 Hz от трафопост с осигурена мощност 100 kW за всяко едно корабно място. Захранването на корабите се извършва от ел. табла;
- водоснабдяване – за корабни места №2 и №3 е осигурен водопровод ф63 за снабдяване на корабите с питейна вода и вода за пожарогасене. Необходимите водни количества, вкл. и за питейно-битови нужди, се доставят от водопроводната мрежа на гр. Силистра. Заустването на генерираните битово-фекални отпадъчни води е в градската канализация.

На Пристанищен терминал Силистра е разположена автоматична хидрометрична и метеорологична станция Силистра, включително електронно информационно табло, пегел Силистра на км. 375.500, МТО парк Силистра и ХМС Силистра в помещение част от сградата на пристанището стопанисвани от ИА ППД Русе. В генералният план на Пристанище Русе се предвижда запазване на всичките съществуващи съоръжения на ИА ППД, както и запазване на възможността за извършване на дейността по събиране на метеорологични данни и данни за нивата на р. Дунав извършвани от ИА ППД.

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ СОМОВИТ

Пристанищен терминал Сомовит е разположен на десния бряг на река Дунав между от km 607,560 до km 607,280 по километража на реката, върху площ от 30 111 m², съгласно АПДС №7183/30.05.2016 г. – виж **Фигура 12** и **Фигура 13**. Терминалът е специализиран за обработка на генерални, насипни и неопасни наливни товари; обслужване на пътници и корабно бункероване с вода и входно-изходни ревизии на кораби. Терминала е свързан с националната жп мрежа и националната пътна мрежа.

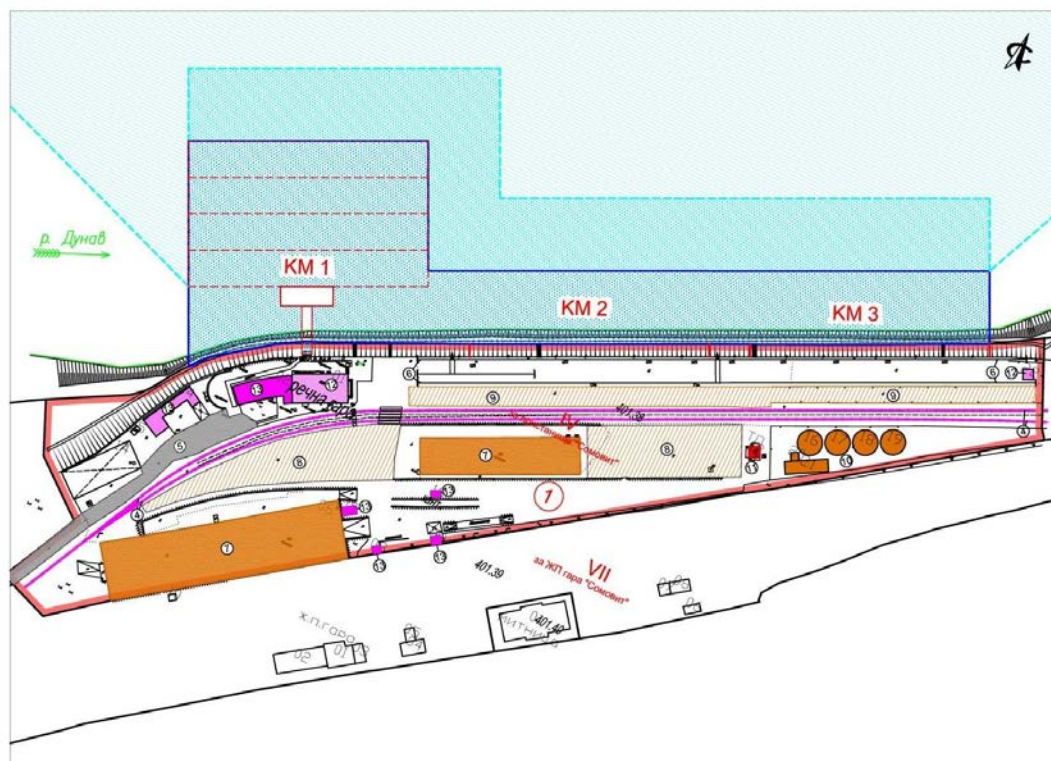
Кейовата стена е наклонен тип, каменна зидария с дължина 354 m, а дължината на бреговата линия е 417 m.



Фигура 12. Общ изглед към пристанищен терминал Сомовит

Пристанищен терминал Сомовит е в непосредствена близост до републиканската пътна

мрежа (РПМ). Пътният подход на терминала е изграден с асфалтова настилка и е в добро техническо състояние и посредством жп прелез се свързва с републикански път II-11 (О.п. Видин - Димово) - Симеоново - Ботево - Арчар - Лом - о.п. Козлодуй - Оряхово - Гиген - Брест - Гулянци - (Дебово - Никопол), който е второкласен път и е част от републиканската пътна мрежа на България, преминаващ по територията на области Видин, Монтана, Враца и Плевен. Участъкът осъществява транспортна връзка между населените места в Община Оряхово и пристанищата Лом и Никопол. Републикански път II-11, осъществява връзка с път II-34 (Гара Бяла - о.п. Плевен) п.к. Гривица - Мечка - Дебово – Никопол и път II-52 (Русе - Бяла) - Мечка - Новград - Свищов - Деков - Бяла вода – Никопол.



Фигура 13. Пристанищен терминал Сомовит

Корабните места на терминала са три:

- корабно място 1 – дължината на корабното място е 100 m, предназначението е за обслужване на пътници, корабно снабдяване и входно-изходни ревизии на кораби. Корабното място е оборудвано с понтон. Достъпът се осъществява по съществуващ подходен път. Кейовата стена е наклонена с каменна облицовка;
- корабно място 2 – дължината на корабното място е 100 m, предназначено е за обработка на генерални и насипни товари. Корабното място се обслужва от електрически кранове с товароносимост по 5 тона – два броя – с широчина на подкрановия път от 6,00 m и 9,67 m. До корабното място са налични два броя тилови и един брой рампен жп коловози. Достъпът се осъществява по съществуващ подходен път. Кейовата стена е наклонена с каменна облицовка.
- корабно място 3 – дължината на корабното място е 100 m, предназначено е за обработка на генерални и насипни товари. Корабното място се обслужва от 2 (два) броя електрически кранове с товароносимост по 5 тона и – с широчина на подкрановия път от 9,67 m. До корабното място са налични два броя тилови и един брой рампен жп коловози. Достъпът се осъществява по съществуващ подходен път. Кейовата стена е наклонена с каменна облицовка.

Терминала разполага с открита складова площ от 8780 m² за съхранение на генерални и насипни товари. Закритите складове са два:

- склад 1 – едноетажен метален склад с площ 2400 m², предназначен за съхранение на зърнени храни или пакетирани и палетизирани негорими генерални товари;
- склад 2 – едноетажен склад, който е с оградаща тухлена зидария с площ 975 m², предназначен за съхранение на пакетирани и палетизирани негорими генерални товари.

На терминала са налични и специализирани складове за съхранение на зърно – силози с обща вместимост 5 000 m³.

Осигурената инженерна инфраструктура на терминала е както следва:

- ел. захранване - трифазно 380/220 V, 50 Hz от собствен трафопост с осигурена мощност 400 kW за всяко корабно място. Снабдяването на кораби с електричество се извършва с ел. табло;
- водоснабдяване – до всяко корабно място е изпълнен водопровод с диаметър 2,5 см за питейно-битово водоснабдяване и пожарогасене. Необходимите водни количества, вкл. и за питейно-битово водоснабдяване, се доставят от градския водопровод;
- канализация – на корабни места № 2 и № 3 са изградени по два броя канализационни шахти за отвеждане на повърхностните води. Заустването на образуваните потоци отпадъчни води е в градската канализация;
- противопожарно депо – на територията на терминала е изградено противопожарно депо, което се ползва от всички корабни места.

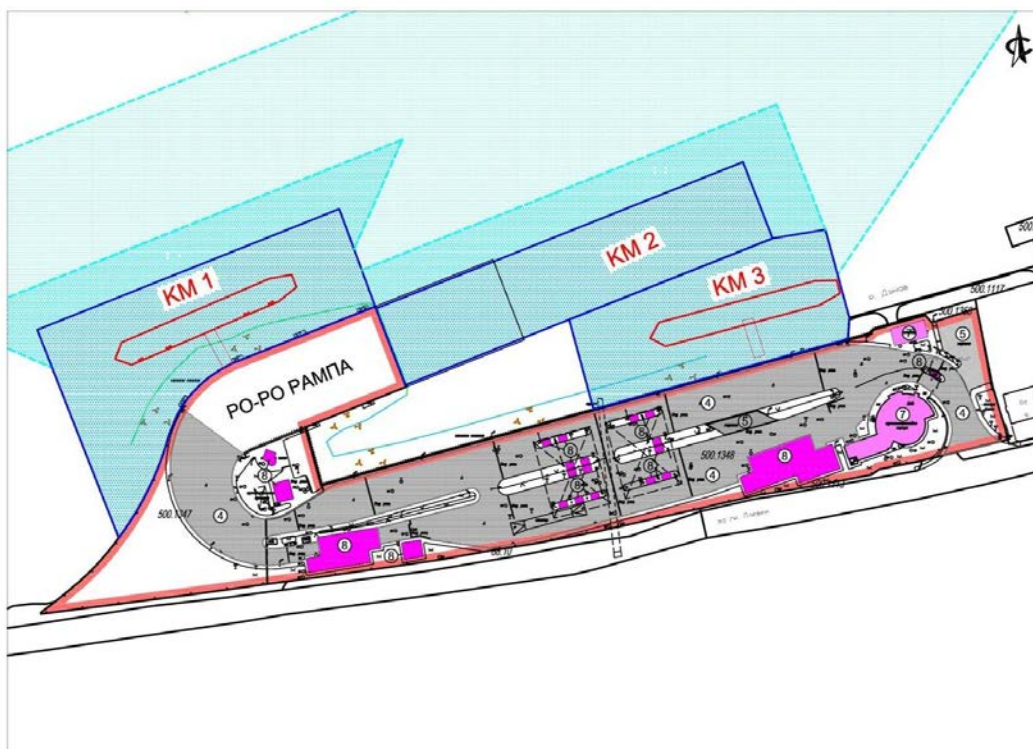
ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ НИКОПОЛ

Пристанищен терминал Никопол е разположен на десния бряг на реката между km 597, 780 до km 597,490 по километража на р. Дунав – виж **Фигура 14** по-долу.



Фигура 14. Общ изглед към пристанищен терминал Никопол

Терминалът е специализиран за обработка на Ро-Ро и фериботни товари - леки, лекотоварни и товарни автомобили, автобуси, селскостопански и други самоходни машини на колесен ход; обслужване на пътници - качване и слизане на пътници - **Фигура 15**. Пристанищен терминал Никопол е в непосредствена близост до републиканската пътна мрежа. Пътният подход на терминала е изграден с асфалтова настилка и е в добро техническо състояние. Чрез него се осъществява връзка с републикански път II-34 (Гара Бяла - о.п. Плевен) п.к. Гривица - Мечка - Дебово – Никопол, който е второкласен път и е част от републиканската пътна мрежа на България, преминаващ по територията на област Плевен. Републикански път II-34, осъществява връзка с път II-11 (О.п. Видин - Димово) - Симеоново - Ботево - Арчар - Лом - о.п. Козлодуй - Оряхово - Гиген - Брест - Гулянци - (Дебово - Никопол) и път II-52 (Русе - Бяла) - Мечка - Новград - Свищов - Деков - Бяла вода – Никопол.



Фигура 15. Пристанищен терминал Никопол

Пристанището разполага с 1 /едно/ корабно място (к.м. №2), предназначено за обработка на ро-ро и фериботни товари, като се предвижда въвеждането в експлоатация на още 2 /две/ корабни места за бункероване на кораби и товаро-разтоварни дейности.

- корабно място 1 – (изградено и е в процес на провеждане на 72-часови проби) дължина на корабното място 120 m, оборудвано с хидротехническо плаващо съоръжение (понтон) за престой, ревизии на самоходни кораби; корабно бункероване (гориво, смазочни материали, вода) и товаро-разтоварни дейности; Изградено е брегоукрепване от едър ломен камък, което служи за защита на изградената стоманобетонова ро-ро рампа.
- корабно място 2 – дължина на корабното място 30 m, предназначено е за приставане и обслужване на ро-ро кораби и е снабдено с „ро-ро“ рампа. Размерите на рампата са 80 m на 30 m, която е стоманобетонова. Предназначено за обработка на ро-ро и фериботни товари.
- корабно място 3 – дължина на корабното място 100 m, предназначено за престой и бункероване на кораби. На него се предвижда поставяне на плаващо хидротехническо

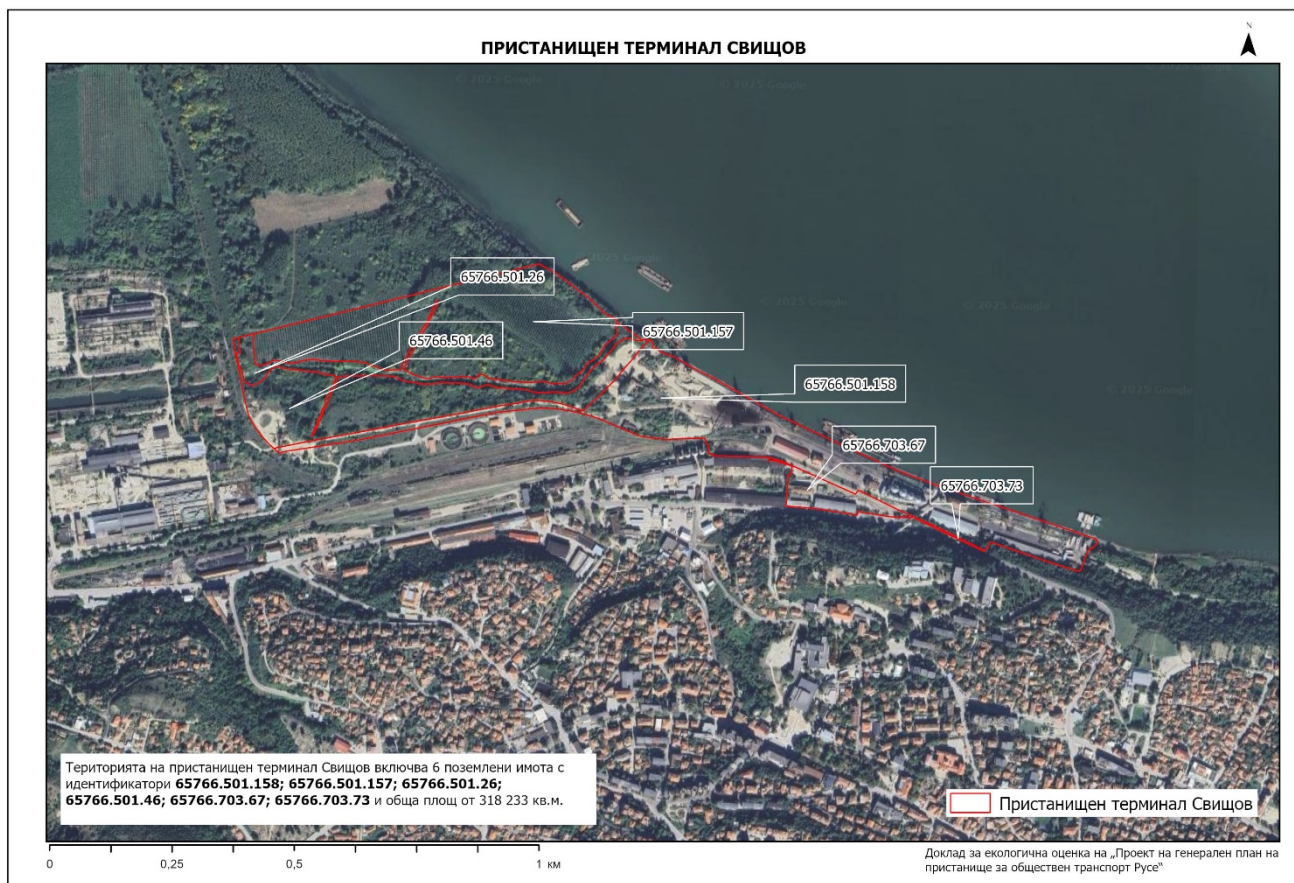
съоръжение (понтон). Кейовата стена е наклонена стоманобетонова.

Осигурената инженерна инфраструктура е както следва:

- ел. захранване - трифазно 380/220 V, 50 Hz от собствен трафопост с осигурена мощност 400 kW;
- водоснабдяване – наличен е водопровод за питейни и противопожарни нужди, свързан с водопроводната мрежа на гр. Никопол. На територията на терминала са изградени хидранти за противопожарни нужди;
- канализация – изградената канализация отвежда водите от площадката към пречиствателната станция за отпадъчни води на гр. Никопол.

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ СВИЦОВ

Пристанищен терминал Свищов е разположен на десния бряг на реката между km 555,000 и km 553,780 по километража на р. Дунав, като територията между km 555,000 и km 554,570 е зона за бъдещо развитие, а между km 554,570 и km 553,780 е работната (оперативна) зона – виж **Фигура 16** и **Фигура 17**. Кейовата стена е наклонена с дължина 922 m, а дължината на бреговата линия е 930 m. Общата дължина на корабните места 902 m. Терминалът е специализиран за обработка (товарене, разтоварване, подреждане, съхранение) на генерални, насипни, наливни, ро-ро товари и поща и обслужване на пътници. Има изградени и работещи открити и закрити складови площи, специализирани складове – силози – за съхранение на зърно, 11 /единадесет/ електрически портални крана с товароподемност от 5 тона и 20 тона и два шнекови транспортъра. Терминалът е свързан с националната жп мрежа.



Фигура 16. Общ изглед към пристанищен терминал Свищов



Фигура 17. Пристанищен терминал Свищов

Пристанищен терминал Свищов е в непосредствена близост до републиканската пътна мрежа. Пътният подход на терминала е изграден с асфалтова настилка и е в добро техническо състояние. Чрез него се осъществява връзка с републикански път II-52 (Русе - Бяла) - Мечка - Новград - Свищов - Деков - Бяла вода – Никопол, Републикански път II-52, осъществява връзка с път II-34 (Гара Бяла - о.п. Плевен) п.к. Гривица - Мечка - Дебово – Никопол и път II-54 (Бяла - Полски Тръмбеш) Кв. Гара Бяла - Ценово - Пиперково - Караманово - Вардим - (Новград - Свищов).

Пристанището разполага с 8 (осем) корабни места. Корабните места са оборудвани с 11 електрически портални крана с товароподемност от 5 до 20 тона и 2 шнекови транспортъора:

- корабно място 1 – дължина на корабното място 70 m, предназначено е за обработка на насипни товари. Оборудвано е с кран с ширина на подкрановия път от 10,50 m. В подкрановия път са разположени два жп коловоза и подходен път. Кейовата стена е наклонена с каменна облицовка;
- корабно място 2 - дължина на корабното място 130 m, предназначено е за обработка на насипни товари. Оборудвано е с кран с ширина на подкрановия път от 10,50 m. В подкрановия път са разположени два жп коловоза и подходен път. Кейовата стена е наклонена с каменна облицовка;
- корабно място 3 – дължината на корабното място е 100 m, предназначено е за обработка на генерални и насипни товари. Оборудвано е с кран с ширина на подкрановия път от 8,65 m. До корабното място е наличен жп коловоз и асфалтово-бетонна настилка за тежкотоварни автомобили. Кейовата стена е наклонена с каменна облицовка;
- корабно място 4 - дължината на корабното място е 100 m, предназначено е за обработка на генерални и насипни товари. Оборудвано е с кран с ширина на подкрановия път от 8,65 m. До корабното място е наличен жп коловоз и асфалтово-бетонна настилка за тежкотоварни автомобили. Кейовата стена е наклонена с каменна облицовка;
- корабно място 5 – дължина на корабното място 145 m, предназначено за обработка на насипни и генерални товари. Наличен електрически кран с подкранов път 8,65 m. Осигурен е достъп на тежкотоварни автомобили по асфалтови и бетонови пътища и заходи. Кейовата

стена е наклонена с каменна облицовка;

- корабно място 6 – дължина на корабното място 80 m, оборудвано с понтон с размери 22 m на 8 m, предназначено за приставане на кораби и обслужване на пътници. Осигурен е достъп на автомобили по асфалтов път. Кейовата стена е наклонена с каменна облицовка;
- корабно място 7 – дължина на корабното място 90 m, предназначено за обработка на генерални и насипни товари. Наличен е кран с подкранов път от 8,65 m. До корабното място е наличен жп коловоз и асфалтово-бетонна настилка за тежкотоварни автомобили. Кейовата стена е наклонена с каменна облицовка;
- корабно място 8 – дължина на корабното място 187 m, предназначено за обслужване на генерални и насипни товари, оборудвано и с понтон с рампа за „ро-ро“ кораби и обслужване на пътници. Понтона е с размери 10 m на 22 m. Има изградена жп инфраструктура и асфалтобетонен път за автомобили и тежкотоварни автомобили. Кейовата стена е наклонена с каменна облицовка.

Пристанището разполага с открити и закрити складове и складове за специализирани товари – силози за зърно.

Откритите складови площи за съхранение на генерални и насипни товари са 21 300 m², силозите за съхранение на зърно са с обща вместимост от 15 443 m³.

Закритите складове са:

- склад „Тютюнев монопол“ – пет етажен склад със застроена площ с размери 40 m на 12 m. Монолитна конструкция с товароносимост от 0,6 t/m². Складът е предназначен за съхранение на генерални товари;
- склад 7 – едноетажен закрит склад с метална конструкция и застроена площ от 2400 m², предназначен за съхранение на насипни и генерални товари;
- склад 8 – едноетажен закрит склад със стоманобетонна конструкция и застроена площ от 2160 m², предназначен за съхранение на генерални и насипни товари.

Осигурената инженерна инфраструктура е както следва:

- ел. захранване – осигурено е трифазно захранване 380/220 V, 50 Hz от 3 /три/ собствени подстанции. Захранването на корабите се извършва от подвижни ел. табла. Осигурената мощност по корабни места е:
 - корабно място 1 – мощност 600 kW от ТП №3;
 - корабно място 2 – мощност 600 kW от ТП №3;
 - корабно място 3 – мощност 600 kW от ТП №1;
 - корабно място 4 – мощност 600 kW от ТП №1;
 - корабно място 5 – мощност 600 kW от ТП №1;
 - корабно място 6 – мощност 600 kW от ТП №2;
 - корабно място 7 – мощност 600 kW от ТП №2;
 - корабно място 8 – мощност 600 kW от ТП №2.
- Водоснабдяване и канализация:
 - за корабно място 6 е изграден водопровод с два броя водомерни шахти за снабдяване на корабите (бункероване) с питейна вода . Мястото е снабдено с противопожарен хидрант;
 - за корабно място 7 е изграден - противопожарен хидрант ф80 и за корабно място 8 има изградени два противопожарни хидранта ф80. Захранването е по самостоятелен водопровод;
 - в ПИ №65766.501.158 има съществуващ довеждащ водопровод /РЕ Ф125 мм/ за ПСОВ, в

- най - западната част на имота преминава отводнителен канал /бетон Ф2000 мм/ на ПСОВ и 3 броя дъждопреливни канали с диаметър Ф2000 мм, Ф800 мм и Ф400 мм;
- в ПИ №65766.501.26 има съществуващ отводнителен канал, който отвежда водите заустени от ПСОВ и води от дъждопреливника;
- в ПИ №65766.703.67 има съществуващ уличен водопровод за ПСОВ и преминаващ дъждопреливен канал от имот 65766.501.158 с диаметър Ф800 мм
- в ПИ №65766.703.73 има съществуващ площадков водопровод след водомерна шахта /етернитови тръби с Ф80/
- на корабни места 3, 4 има изградени по една канализационна шахта и на корабно място 5 има изградени две канализационни шахти за отвеждане на повърхностните води, които се отвеждат за пречистване в изградената локална пречиствателна станция за нуждите на пристанищен терминал Свищов, която е заустена в р. Дунав.
- пристанище Свищов има канализационна система и няма пречиствателно съоръжение за битово-фекални води. Същата е свързана с градската канализационна мрежа.

На Пристанищен терминал Свищов е разположена автоматична хидрометрична и метеорологична станция Свищов, включително електронно информационно табло, пегел Свищов на км. 554.300, МТО парк Свищов и ХМС Свищов в помещение част от сградата на пристанището, стопанисвани от ИА ППД Русе. В генералният план на Пристанище Русе се предвижда запазване на всичките съществуващи съоръжения на ИА ППД, както и запазване на възможността за извършване на дейността по събиране на метеорологични данни и данни за нивата на р. Дунав извършвани от ИА ППД.

1.1.3.1.2. Анализ на пътния достъп до пристанищните терминали

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ РУСЕ – ЗАПАД

Пристанищен терминал Русе-Запад не е в непосредствена близост до републиканската пътна мрежа. Той е свързан с РПМ чрез общински пътища – ул. „Матей Стойков“, ул. „Росица“, бул. 3-ти Март – път I-5 (Е-85) (Русе - Бяла - Полски Тръмбеш - Велико Търново - о.п. Дебелец - Дряново - Габрово - Шипка - Казанлък - о.п. Стара Загора - Средец - Димитровград - о.п. Хасково - Конуш - Черноочене - Кърджали - Маказа - граница Гърция), който е първокласен път и е част от републиканската пътна мрежа на България, преминаващ по територията на области Русе, Велико Търново, Габрово, Стара Загора, Хасково и Кърджали. Пътните подходи (ул. Матей Стойков) към двата участъка на пристанищният терминал са изградени от паважна настилка и са в задоволително техническо състояние. Републикански път I-5, осъществява връзка с път I-2 (Граница Румъния - Русе - Цар Калоян - о.п. Разград - о.п. Шумен - Девня – Варна) и път II-21 (Русе - о.п. Тутракан - о.п. Силистра).

За този пристанищен терминал понастоящем няма необходимост от нови територии, осигуряващи транспортната свързаност между пристанищните терминали, тъй като съществуващата транспортна свързаност е достатъчна за постигане на заявените стратегически цели.

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ РУСЕ – ЦЕНТЪР

Пристанищен терминал Русе-Център не е в непосредствена близост до републиканската пътна мрежа. Той е свързан с РПМ, посредством 2 броя жп прелеза (главен вход при х-л „Рига“ и достъп до Сграда „Булрис“) и общински пътища – бул. „Цар Фердинанд“, бул. „Придунавски“, ул. „Пристанищна“, ул. „Струма“, Сарайски мост, бул. 3-ти Март – път I-5 (Е-85) (Русе - Бяла - Полски Тръмбеш - Велико Търново - о.п. Дебелец - Дряново - Габрово - Шипка - Казанлък - о.п. Стара Загора

- Средец - Димитровград - о.п. Хасково - Конуш - Черноочене - Кърджали - Маказа - граница Гърция), който е първокласен път и е част от републиканската пътна мрежа на България, преминаващ по територията на области Русе, Велико Търново, Габрово, Стара Загора, Хасково и Кърджали. Пътните подходи към двата жп прелеза са с асфалтова настилка и са в добро техническо състояние. Републикански път I-5, осъществява връзка с път I-2 (Е70) (Граница Румъния - Русе - Цар Калоян - о.п. Разград - о.п. Шумен - Девня – Варна) и път II-21 (Русе - о.п. Тутракан - о.п. Силистра).

За този пристанищен терминал понастоящем няма необходимост от нови територии, осигуряващи транспортната свързаност между пристанищните терминали, тъй като съществуващата транспортна свързаност е достатъчна за постигане на заявените стратегически цели.

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ РУСЕ - ИЗТОК – 2

Пристанищен терминал Русе-изток 2 не е в непосредствена близост до републиканската пътна мрежа. Той е свързан с РПМ, чрез два пътни подхода със самостоятелни КПП-та, посредством бул. „Тутракан“ - път I-2 (Е70) (Граница Румъния - Русе - Цар Калоян - о.п. Разград - о.п. Шумен - Девня – Варна), който е първокласен път и е част от републиканската пътна мрежа на България, преминаващ по територията на области Русе, Разград, Шумен и Варна. Двата пътни подхода към терминала са с асфалтова настилка и са в добро техническо състояние. Републикански път I-2, осъществява връзка с път I-5 (Е-85) (Русе - Бяла - Полски Тръмбеш - Велико Търново - о.п. Дебелец - Дряново - Габрово - Шипка - Казанлък - о.п. Стара Загора - Средец - Димитровград - о.п. Хасково - Конуш - Черноочене - Кърджали - Маказа - граница Гърция) и път II-21 (Русе - о.п. Тутракан - о.п. Силистра).

За този пристанищен терминал понастоящем няма необходимост от нови територии, осигуряващи транспортната свързаност между пристанищните терминали, тъй като съществуващата транспортна свързаност е достатъчна за постигане на заявените стратегически цели.

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ РУСЕ – ИЗТОК – 1

Пристанищен терминал Русе-изток 1 не е в непосредствена близост до републиканската пътна мрежа. Той е свързан с РПМ, чрез два пътни подхода със самостоятелни КПП-та, посредством бул. „Тутракан“ - път I-2 (Е70) (Граница Румъния - Русе - Цар Калоян - о.п. Разград - о.п. Шумен - Девня – Варна), който е първокласен път и е част от републиканската пътна мрежа на България, преминаващ по територията на области Русе, Разград, Шумен и Варна. Двата пътни подхода към терминала са с асфалтова настилка и са в добро техническо състояние. Републикански път I-2, осъществява връзка с път I-5 (Е-85) (Русе - Бяла - Полски Тръмбеш - Велико Търново - о.п. Дебелец - Дряново - Габрово - Шипка - Казанлък - о.п. Стара Загора - Средец - Димитровград - о.п. Хасково - Конуш - Черноочене - Кърджали - Маказа - граница Гърция) и път II-21 (Русе - о.п. Тутракан - о.п. Силистра).

За този пристанищен терминал понастоящем няма необходимост от нови територии, осигуряващи транспортната свързаност между пристанищните терминали, тъй като съществуващата транспортна свързаност е достатъчна за постигане на заявените стратегически цели.

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ ТУТРАКАН

Пристанищен терминал Тутракан не е в непосредствена близост до републиканската пътна мрежа. Той е свързан с РПМ, чрез пътни подходи, изградени с асфалтова/бетонена настилка, които

са в добро техническо състояние, посредством общински пътища – ул. „Крайбрежна“, ул. „Пирин“, ул. „Димитър Благоев“ - път II-21 (Русе - о.п. Тутракан - о.п. Силистра), който е второкласен път и е част от републиканската пътна мрежа на България, преминаващ по територията на области Русе и Силистра. Републикански път II-21, осъществява връзка с път I-2 (Е70) (Граница Румъния - Русе - Цар Калоян - о.п. Разград - о.п. Шумен - Девня – Варна) и път I-7 (Граница Румъния - о.п. Силистра - о.п. Дулово - о.п. Шумен - о.п. Преслав -Върбица - Бероново – Мокрен – Зимница - о.п. Елхово – п.к. Лесово – граница Турция).

За този пристанищен терминал понастоящем няма необходимост от нови територии, осигуряващи транспортната свързаност между пристанищните терминали, тъй като съществуващата транспортна свързаност е достатъчна за постигане на заявените стратегически цели.

ФЕРИБОТЕН ТЕРМИНАЛ СИЛИСТРА

Фериботен терминал Силистра е свързан с републиканската пътна мрежа, чрез пътни подходи, изградени с асфалтова настилка, посредством път III-215 (О.п. Силистра - Ферибот Силистра - граница Румъния), който е третокласен път и е част от републиканската пътна мрежа на България, преминаващ по територията на област Силистра. Настилките на пътните подходи към терминала са в добро техническо състояние. Републикански път III-215, осъществява връзка с път II-21 (Русе - о.п. Тутракан - о.п. Силистра), който е свързан с път I-7 (Граница Румъния - о.п. Силистра - о.п. Дулово - о.п. Шумен - о.п. Преслав -Върбица - Бероново – Мокрен – Зимница - о.п. Елхово – п.к. Лесово – граница Турция) и път I-2 (Е70) (Граница Румъния - Русе - Цар Калоян - о.п. Разград - о.п. Шумен - Девня – Варна).

За този фериботен терминал понастоящем няма необходимост от нови територии, осигуряващи транспортната свързаност между пристанищните терминали, тъй като съществуващата транспортна свързаност е достатъчна за постигане на заявените стратегически цели.

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ СИЛИСТРА

Пристанищен терминал Силистра не е в непосредствена близост до републиканската пътна мрежа. Той е свързан с РПМ, чрез пътен подход, изграден с асфалтова настилка, която е в добро техническо състояние, посредством общински пътища – ул. „Христо Смирненски“, ул. „Дръстър“ - път I-7 (Граница Румъния - о.п. Силистра - о.п. Дулово - о.п. Шумен - о.п. Преслав -Върбица - Бероново – Мокрен – Зимница - о.п. Елхово – п.к. Лесово – граница Турция), който е първокласен път и е част от републиканската пътна мрежа на България, преминаващ по територията на области Силистра, Шумен, Бургас, Сливен и Ямбол. Републикански път I-7, осъществява връзка с път осъществява връзка с път II-21 (Русе - о.п. Тутракан - о.п. Силистра).

За този пристанищен терминал понастоящем няма необходимост от нови територии, осигуряващи транспортната свързаност между пристанищните терминали, тъй като съществуващата транспортна свързаност е достатъчна за постигане на заявените стратегически цели.

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ СОМОВИТ

Пристанищен терминал Сомовит е в непосредствена близост до републиканската пътна мрежа (РПМ). Пътният подход на терминала е изграден с асфалтова настилка и е в добро техническо състояние и посредством жп прелез се свързва с републикански път II-11 (О.п. Видин - Димово) - Симеоново - Ботево - Арчар - Лом - о.п. Козлодуй - Оряхово - Гиген - Брест - Гулянци - (Дебово - Никопол), който е второкласен път и е част от републиканската пътна мрежа на България,

преминаващ по територията на области Видин, Монтана, Враца и Плевен. Участъкът осъществява транспортна връзка между населените места в Община Оряхово и пристанищата Лом и Никопол. Републикански път II-11, осъществява връзка с път II-34 (Гара Бяла - о.п. Плевен) п.к. Гривица - Мечка - Дебово – Никопол и път II-52 (Русе - Бяла) - Мечка - Новград - Свищов - Деков - Бяла вода – Никопол.

За този пристанищен терминал понастоящем няма необходимост от нови територии, осигуряващи транспортната свързаност между пристанищните терминали, тъй като съществуващата транспортна свързаност е достатъчна за постигане на заявените стратегически цели.

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ НИКОПОЛ

Пристанищен терминал Никопол е в непосредствена близост до републиканската пътна мрежа (РПМ). Пътният подход на терминала е изграден с асфалтова настилка и е в добро техническо състояние. Чрез него се осъществява връзка с републикански път II-34 (Гара Бяла - о.п. Плевен) п.к. Гривица - Мечка - Дебово – Никопол, който е второкласен път и е част от републиканската пътна мрежа на България, преминаващ по територията на област Плевен. Републикански път II-34, осъществява връзка с път II-11 (О.п. Видин - Димово) - Симеоново - Ботево - Арчар - Лом - о.п. Козлодуй - Оряхово - Гиген - Брест - Гулянци - (Дебово - Никопол) и път II-52 (Русе - Бяла) - Мечка - Новград - Свищов - Деков - Бяла вода – Никопол.

За този пристанищен терминал понастоящем няма необходимост от нови територии, осигуряващи транспортната свързаност между пристанищните терминали, тъй като съществуващата транспортна свързаност е достатъчна за постигане на заявените стратегически цели.

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ СВИЩОВ

Пристанищен терминал Свищов е в непосредствена близост до републиканската пътна мрежа (РПМ). Пътният подход на терминала е изграден с асфалтова настилка и е в добро техническо състояние. Чрез него се осъществява връзка с републикански път II-52 (Русе - Бяла) - Мечка - Новград - Свищов - Деков - Бяла вода – Никопол, Републикански път II-52, осъществява връзка с път II-34 (Гара Бяла - о.п. Плевен) п.к. Гривица - Мечка - Дебово – Никопол и път II-54 (Бяла - Полски Тръмбеш) Кв. Гара Бяла - Ценово - Пиперково - Караманово - Вардим - (Новград - Свищов).

За този пристанищен терминал понастоящем няма необходимост от нови територии, осигуряващи транспортната свързаност между пристанищните терминали, тъй като съществуващата транспортна свързаност е достатъчна за постигане на заявените стратегически цели.

1.1.3.2. ХАРАКТЕРИЗИРАНЕ НА ПРИСТАНИЩНИТЕ ТЕРМИНАЛИ СЪОБРАЗНО ПЛАНОВЕТЕ ЗА ЕВРОПЕЙСКИ И НАЦИОНАЛНИ ТРАНСПОРТНИ КОРИДОРИ

Разработката на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе е в пряка взаимовръзка и съответства на плановете от по-висок ранг като Интегрираната транспортна стратегия на Република България до 2030 г.¹ и насоките за развитие на трансевропейската транспортна мрежа..

Интегрираната транспортна стратегия **очертава основните насоки за развитие на националната транспортна система в периода до 2030 г.**

¹ Одобрена с Решение № 336/23.06.2017 г. на Министерския съвет

Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. е разработена при спазване на принципите на последователност, приемственост и синергия с националните и европейски стратегически документи.

Наличието на такъв документ е задължително условие за изпълнението на **предварителните условия на Европейската комисия за Европейските структурни и инвестиционни фондове в периода 2014 – 2020 г. в сектор „Транспорт“** и е в съответствие със **Споразумението за партньорство на Република България.**

В документа са определени 3 стратегически цели, които обхващат 9 стратегически приоритети, всеки от който съдържа рамка от конкретни цели (задачи). На тази база са набелязани мерки, които са най-подходящи за постигане на съответните цели.

- **Стратегическите цели на транспортната политика до 2030 г. са:**
 - Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор;
 - Подобряване на транспортната свързаност и достъпност (вътрешна и външна);
 - Ограничаване на отрицателните ефекти от развитие на транспортния сектор.
- **Стратегическите приоритети в развитието на транспорта са:**
 - Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура;
 - Подобряване на управлението на транспортната система;
 - Развитие на интермодален транспорт;
 - Подобряване на условията за прилагане на принципите на либерализация на транспортния пазар;
 - Намаляване на потреблението на горива и повишаване на енергийната ефективност на транспорта;
 - Подобряване на свързаността на българската транспортна система с единното европейско транспортно пространство;
 - Осигуряване на качествен и достъпен транспорт във всички райони на страната;
 - Ограничаване на негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората;
 - Повишаване на сигурността и безопасността на транспортната система.

В обхвата на стратегическия документ е подготвен и Национален транспортен модел, който е разработен за пътническия и товарния транспорт и е приложим за отделните видове транспорт в рамките на страната, международния и транзитния транспорт.

Политиката на Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) е насочена към прилагането и развитието на общоевропейска мрежа от железопътни линии, пътища, вътрешни водни пътища, морски маршрути, пристанища, летища и железопътни терминали. Крайната цел е да се премахнат пропуските, да се премахнат препятствията и техническите бариери, както и да се засили социалното, икономическото и териториалното сближаване в ЕС. Настоящата политика на TEN-T се основава на Регламент (ЕС) № 1315/2013.

Освен изграждането на нова физическа инфраструктура, политиката на TEN-T подкрепя прилагането на иновации, нови технологии и цифрови решения за всички видове транспорт. Целта е подобро използване на инфраструктурата, намалено въздействие върху околната среда на транспорта, повишена енергийна ефективност и повишена безопасност.

TEN-T се състои от два „слоя“ на мрежата:

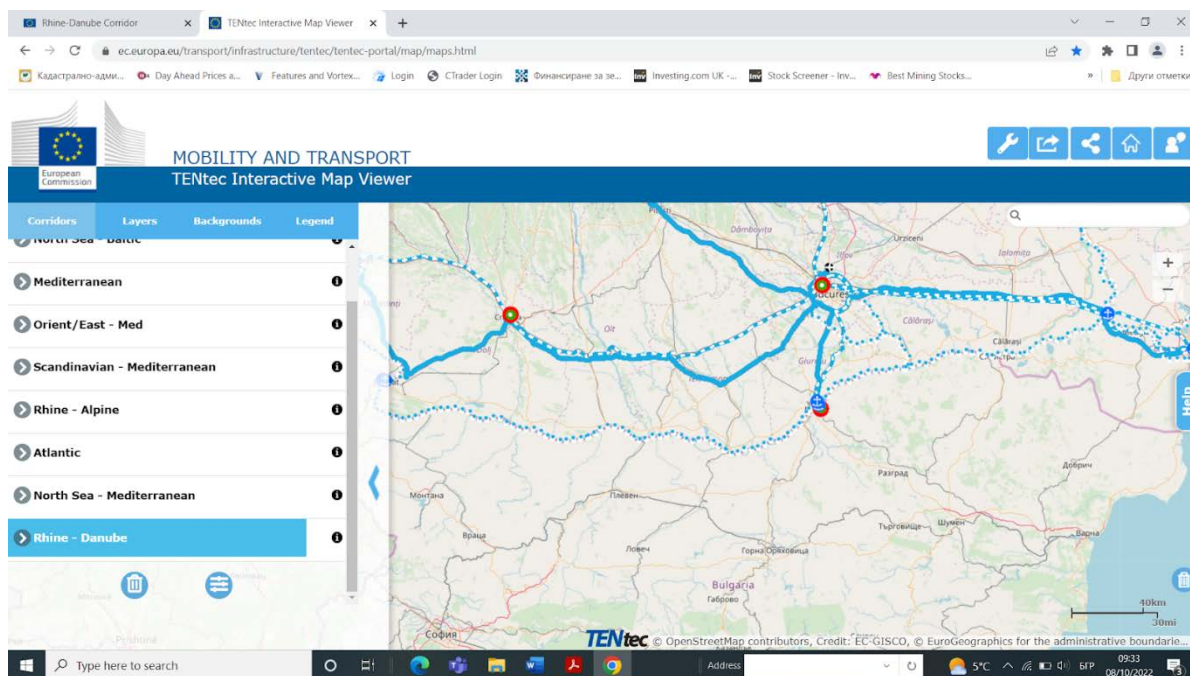
- Основната мрежа включва най-важните връзки, свързващи най-важните възли и трябва да

бъде завършена до 2030 г.;

- Широкообхватната мрежа обхваща всички европейски региони и трябва да бъде завършена до 2050 г.

Гръбнакът на основната мрежа е представен от девет коридора на основната мрежа, които са идентифицирани, за да рационализират и улеснят координираното развитие на основната мрежа.

Териториалния обхват на пристанище за обществен транспорт Русе в картата на коридор „Рейн – Дунав“ е онагледен в последващата карта:



Фигура 18. Обхват на пристанище за обществен транспорт Русе в картата на коридор „Рейн – Дунав“

Съгласно Интегрираната стратегия за развитие на транспорта до 2030 г. в **основната TEN-T мрежа на територията на Р. България са включени:**

- направленията на Общоевропейските транспортни коридори („Рейнско-Дунавски“ – вътрешноводен път р. Дунав, пристанища Видин и Русе и интермодален терминал в Русе; „Ориент/Източно-Средиземноморски“ – железопътно и пътно трасе по направленията Видин – София – Кулата и София – Пловдив – Бургас/Свиленград (турска граница);
- железопътното направление София – Горна Оряховица – Русе – Букурещ;
- пътно направление София – Велико Търново – Русе – Букурещ.

Пристанищните терминали на територията на Русе са идентифицирани като ключови за развитието на транспортната схема на страната и за важни транспортни възли на Европейско ниво.

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ РУСЕ – ЗАПАД

На терминала държавна собственост е осигурена инфраструктура за изпълнение на товарооборот чрез воден транспорт, шосеен транспорт и железопътен транспорт.

Съгласно трансевропейската транспортна мрежа - коридор „Рейн-Дунав“ – терминалът попада в три от направленията за развитие на транспортната мрежа – воден, железопътен и сухопътен транспорт.

На терминала съществуват условия за осигуряване и развитие на интермодален транспорт.

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ РУСЕ – ЦЕНТЪР

Пристанищният терминал е насочен основно към пътнически, специални кораби и обслужване на самоходни плавателни съдове. Не са създадени и не съществуват условия за обработка на насипни, генерални, наливни или „ро-ро“ товари.

Съгласно трансевропейската транспортна мрежа – коридор „Рейн-Дунав“ – терминалът попада в две от направленията за развитие на транспортната мрежа – воден и сухопътен /пътнически/ транспорт.

Бъдещото развитие е свързано основно с пътникопотока и товаропотока по река Дунав и устройствените планове и транспортните схеми на гр. Русе.

Корабите, извършващи престой на терминала, могат да бъдат бункеровани.

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ РУСЕ – ИЗТОК - 2

На терминала е изградена инфраструктура за осигуряване и изпълнение на товарооборот чрез воден транспорт, шосеен транспорт и железопътен транспорт.

Съгласно трансевропейската транспортна мрежа – коридор „Рейн-Дунав“ – терминалът попада в три от направленията за развитие на транспортната мрежа – воден, железопътен и сухопътен транспорт.

Поради местоположението си и съществуващата площ и инфраструктура на терминала съществуват условия за осигуряване и развитие на напълно интегриран интермодален транспорт – който позволява директно прехвърляне /с или без междинно складиране/ на товари от:

- сухопътен към воден и/или железопътен транспорт;
- воден към сухопътен и/или железопътен транспорт;
- железопътен към сухопътен и/или воден транспорт.

„Ро-ро“ терминалът е осъвременен и обновен с цел развитие на фериботния транспорт. Такива предпоставки съществуват заради натовареността на маршрута с тежкотоварни автомобили от посока Турция към посока северна Европа и ниската пропускателна възможност на Дунав мост при гр. Русе.

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ РУСЕ - ИЗТОК - 1

На терминала е изградена инфраструктура за осигуряване и изпълнение на товарооборот чрез воден транспорт, шосеен транспорт и железопътен транспорт.

Съгласно трансевропейската транспортна мрежа – коридор „Рейн-Дунав“ – терминалът попада в три от направленията за развитие на транспортната мрежа – воден, железопътен и сухопътен транспорт.

На терминала съществуват условия за осигуряване и развитие на интермодален транспорт.

Поради местоположението си и съществуващата площ и инфраструктура на терминала съществуват условия за осигуряване и развитие на напълно интегриран интермодален транспорт, който позволява директно прехвърляне /с или без междинно складиране/ на товари от:

- сухопътен към воден и/или железопътен транспорт;
- воден към сухопътен и/или железопътен транспорт;
- железопътен към сухопътен и/или воден транспорт.

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ ТУТРАКАН

Съгласно трансевропейската транспортна мрежа – коридор „Рейн-Дунав“ – терминалът попада в две от направленията за развитие на транспортната мрежа – воден транспорт и сухопътен транспорт.

На него е осигурена инфраструктура за осигуряване и изпълнение на товарооборот чрез воден транспорт и шосеен транспорт.

Съществуващата инфраструктура осигурява обработка на насипни и генерални товари. Осигурен е открит склад за обработка на товари.

Има предпоставки и възможности за изграждане на инфраструктура за бункерование на кораби.

ФЕРИБОТЕН ТЕРМИНАЛ СИЛИСТРА

Съгласно трансевропейската транспортна мрежа – коридор „Рейн-Дунав“ – терминалът попада в едно от направленията за развитие на транспортната мрежа – воден транспорт.

На него е осигурена инфраструктура за осигуряване и изпълнение на товарооборот чрез воден транспорт и шосеен транспорт.

Съществуващата инфраструктура осигурява обработка на „ро-ро“ товари и извършването на съпътстващите им услуги.

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ СИЛИСТРА

Съгласно трансевропейската транспортна мрежа – коридор „Рейн-Дунав“ – терминалът попада в едно от направленията за развитие на транспортната мрежа – воден транспорт.

На него е изградена инфраструктура за престой и бункерование на кораби.

Съществуващата инфраструктура осигурява сухопътен достъп и осигуряване на услуги по бункерование на кораби.

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ СОМОВИТ

Съгласно трансевропейската транспортна мрежа – коридор „Рейн-Дунав“ – терминалът попада в едно от направленията за развитие на транспортната мрежа – воден транспорт.

На него е осигурена инфраструктура за осигуряване и изпълнение на товарооборот чрез воден транспорт, шосеен транспорт и железопътен транспорт.

Разработена и изградена е инфраструктура за обработка на насипни товари чрез директно претоварване или претоварване и складиране на територията на терминала в открити и закрити складове.

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ НИКОПОЛ

Съгласно трансевропейската транспортна мрежа – коридор „Рейн-Дунав“ – терминалът попада в едно от направленията за развитие на транспортната мрежа – воден транспорт.

Терминалът осигурява трансграничния транспорт между България – Румъния чрез „ро-ро“ терминала на пристанището. Фериботната връзка е алтернативната връзка за преминаване от България в Румъния с товарни автомобили в северния централен район на България. Този терминал осигурява алтернатива на натоварения товарен трафик на КПП Дунав мост 1 при Русе.

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ СВИЩОВ

На терминал Свищов са изградени съоръжения и е осигурена възможност за обработка на

товари чрез воден, сухопътен и железопътен транспорт.

Съгласно трансевропейската транспортна мрежа – коридор „Рейн-Дунав“ – терминалът попада в две направления за развитие на транспортната мрежа – воден и жп транспорт.

Съществува инфраструктура за осигуряване на интермодален транспорт с директно претоварване или складиране и претоварване между железопътен, сухопътен и воден транспорт.

На пристанището са изградени и работещи открити и закрити складове за насипни и генерални товари.

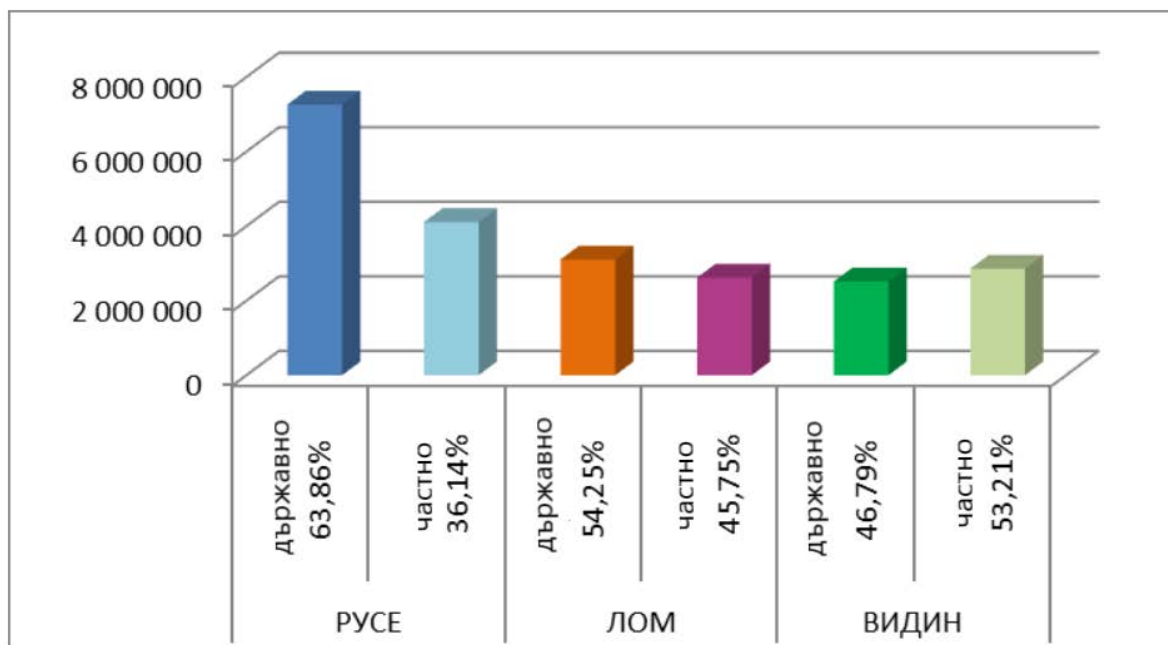
1.1.3.3. **МАРКЕТИНГОВО ПРЕДВИЖДАНЕ И ПРОГНОЗНИ ТОВАРИ НА ПРИСТАНИЩЕ ЗА ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ Русе**

В предвиждането са взети под внимание реалните товарообороти на пристанищните терминали и направените предвиждания за увеличения на товарите в дългосрочен план са въз основа на среден и висок очакван ръст в периода до 2040г.

Пропускателната способност на пристанищните терминали е видна от **Таблица 1** и **Фигура 19** по-долу, пряко отразени в интегрираната транспортна стратегия в периода 2030 г. Посочена е, за да послужи за ориентир и преценка за достатъчността на капацитета за обработка на товари в аспекта на нарастващи товарни потоци.

Таблица 1. Пропускателна способност на пристанищните терминали на пристанище за обществен транспорт Русе

Пристанищен район	Наименование	Товари тон/г.	Пътници брой/г.
Русе	Пристанищни терминали държавна собственост	7 261 860	388 922
Русе	Пристанищни терминали частна собственост	4 110 306	37 944



Фигура 19. Пропускателна способност на пристанищните терминали на пристанище за обществен транспорт Русе

Според маркетинговите проучвания и прогнозираните бъдещи товари, дадени за всеки от пристанищните терминали в детайли по-долу, всеки един пристанищен терминал на пристанище за обществен транспорт – Русе разполага с инфраструктура и съоръжения с капацитет, който

позволява прогнозираните количества да бъдат обработени.

Не се предвижда рязко изменение в структурата и видовете обработвани товари. Възможно е преразпределение в полза на бройните/ генерални товари, предвид световната тенденция към пакетиране, палетизиране и контейнеризация. Прогнозите предвиждат запазване на основните видове обработвани товари: зърнени храни, метали, въглища, инертни материали, опаковани, насипни и наливни торове, и др. В разглеждания период се допуска, че технологията на обработка няма да претърпи съществени промени.

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ РУСЕ – ЗАПАД

Прогноза за товарооборота на пристанище Русе – Запад е дадена в **Таблица 2**.

Таблица 2. Прогноза за товарооборота на пристанище Русе-Запад

№	Вид товар /тон/	Година 2030		Година 2040	
		Среден ръст	Висок ръст	Среден ръст	Висок ръст
1	Наливни	0	0	0	0
2	Насипни	111,491	130,549	135,314	192,489
3	Генерални	92,522	108,338	112,292	159,739
	Общо	204,013	238,887	247,606	352,228

Терминал Русе – Запад ще продължи да оперира и обработва насипни, генерални товари и неопасни наливни товари, за което има изградена инфраструктура и капацитети.

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ РУСЕ – ЦЕНТЪР

Прогноза за корабопосещения на пристанищен терминал Русе – Център е дадена в **Таблица 3** по-долу.

Таблица 3. Прогноза за корабопосещенията на пристанищен терминал Русе - Център

№	Дейност	Мерна единица	Година 2030		Година 2040	
			Среден ръст	Висок ръст	Среден ръст	Висок ръст
1	Маневрена	Брой	159	186	193	274
2	Снабдяване	Брой	469	549	569	810
	Общо	Брой	628	735	762	1084

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ РУСЕ – ИЗТОК – 2

Прогноза за товарооборота на пристанище Русе – Изток – 2 е дадена в **Таблица 4** по-долу.

Таблица 4. Прогноза за товарооборота на пристанище Русе - Изток - 2

№	Вид товар /тон/	Година 2030		Година 2040	
		Среден ръст	Висок ръст	Среден ръст	Висок ръст
1	Наливни	1,406	1,648	1,708	2,429
2	Насипни	128,444	150,399	155,888	221,758
3	Генерални	81,179	95,056	98,525	140,154
4	„Ро-Ро“	4,949	5,795	6,007	8,545

№	Вид товар /тон/	Година 2030		Година 2040	
		Среден ръст	Висок ръст	Среден ръст	Висок ръст
	Общо	215,978	252,898	262,128	372,886

Терминал Русе – Изток - 2 ще продължи да обработва видовете товари, за които има изградена необходимата инфраструктура и капацитети.

През 2022 г. е извършен ремонт и обновяване на инфраструктурата на „ро-ро“ терминала в терминал Русе – Изток - 2. Целта е част от товарния трафик на Дунав мост да се пренасочи към фериботен транспорт, като по този начин се облекчи натоварването на ГКПП „Дунав мост“. В тази връзка е направена прогноза за товарните превозни средства, които ще преминават през „Ро-Ро“ терминала в средносрочен и дългосрочен аспект – виж **Таблица 5** по-долу.

Таблица 5. Прогноза за товарооборота на пристанище Русе - Изток - 2

№	Вид товар /тон/	Година 2030		Година 2040	
		Среден ръст	Висок ръст	Среден ръст	Висок ръст
1	Фериботни	1,194,750	1,593,000	2,389,500	3,186,000
	Прев.ср-ва брой	40,500	54,000	81,000	108,000

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ РУСЕ – ИЗТОК – 1

Прогноза за товарооборота на пристанище Русе – Изток – 1 е дадена в **Таблица 6** по-долу.

Таблица 6. Прогноза за товарооборота на пристанище Русе - Изток - 1

№	Вид товар /тон/	Година 2030		Година 2040	
		Среден ръст	Висок ръст	Среден ръст	Висок ръст
1	Наливни	0	0	0	0
2	Насипни	152,114	178,115	184,616	262,623
3	Генерални	92,736	108,589	112,552	160,109
	Общо	244,850	286,704	297,168	422,732

Терминал Русе – Изток - 1 ще продължи да обработва видовете товари, за които има изградена необходимата инфраструктура и капацитети.

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ ТУТРАКАН

Прогноза за корабопосещенията на пристанищен терминал Тутракан е дадена в **Таблица 7**.

Таблица 7. Прогноза за корабопосещенията на пристанищен терминал Тутракан

№	Дейност	Мерна единица	Година 2030		Година 2040	
			Среден ръст	Висок ръст	Среден ръст	Висок ръст
1	Маневрена	Брой	0	0	0	0
2	Снабдяване	Брой	0	0	0	0
3	Товаро-разтоварна	Брой	0	0	0	0
4	Круизен	Брой	37	44	45	65
	Общо	Брой	37	44	45	65

Терминал Тутракан ще продължи да обработва видовете товари, за които има изградена необходимата инфраструктура и капацитети.

ФЕРИБОТЕН ТЕРМИНАЛ СИЛИСТРА

Прогноза за товарооборота на Фериботен терминал Силистра е дадена по-долу, в **Таблица 8**.

Таблица 8. Прогноза за товарооборота на Фериботен терминал Силистра

№	Вид товар /тон/	Година 2030		Година 2040	
		Среден ръст	Висок ръст	Среден ръст	Висок ръст
1	Фериботни	513,091	600,800	622,727	885,851
	Прев. ср-ва брой	17,479	20,467	21,214	30,178

Терминала е в състояние да поеме ръста на товарите с настоящата си инфраструктура и оборудване.

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ СИЛИСТРА

Прогноза за корабопосещенията на пристанищен терминал Силистра е дадена по-долу, в **Таблица 9**.

Таблица 9. Прогноза за корабопосещенията на пристанищен терминал Силистра

№	Дейност	Мерна единица	Година 2030		Година 2040	
			Среден ръст	Висок ръст	Среден ръст	Висок ръст
1	Маневрена	Брой	2	3	3	4
2	Снабдяване	Брой	0	0	0	0
3	Товаро-разтоварна	Брой	0	0	0	0
4	Круизен	Брой	15	18	18	26
	Общо	Брой	18	21	21	30

Терминал Силистра има капацитета да обработи бъдещите нарастващи товари и корабни посещения.

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ СОМОВИТ

Прогноза за товарооборота на пристанище Сомовит е дадена в **Таблица 10** по-долу.

Таблица 10. Прогноза за товарооборота на пристанищен терминал Сомовит

№	Вид товар /тон/	Година 2030		Година 2040	
		Среден ръст	Висок ръст	Среден ръст	Висок ръст
1	Насипни	293,453	343,616	356,157	506,645
	Общо	293,453	343,616	356,157	506,645

Терминалът разполага с капацитет да поеме увеличението на товарооборотите с настоящата си инфраструктура и съоръжения.

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ НИКОПОЛ

Прогноза за товарооборота на пристанище Никопол е дадена по-долу, в **Таблица 11**.

Таблица 11. Прогноза за товарооборота на пристанищен терминал Никопол

№	Вид товар /тон/	Година 2030		Година 2040	
		Среден ръст	Висок ръст	Среден ръст	Висок ръст
1	Наливни	0	0	0	0
2	Насипни	6,395	7,488	7,762	11,042
3	Фериботни	982,297	1,150,211	1,192,189	1,695,931
	Прев.ср-ва брой	33,865	39,654	41,101	58,467
	Общо	988,692	1,157,699	1,199,951	1,706,973

Терминал Никопол разполага с капацитет да поеме увеличенията на товарооборотите с настоящата си инфраструктура и съоръжения.

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ СВИЦОВ

Прогноза за товарооборота на пристанище Свищов е дадена по-долу, в **Таблица 12**.

Таблица 12. Прогноза за товарооборота на пристанище Свищов

№	Вид товар /тон/	Година 2030		Година 2040	
		Среден ръст	Висок ръст	Среден ръст	Висок ръст
1	Наливни	21,995	25,755	26,695	37,975
2	Насипни	362,746	424,753	440,255	626,279
3	Генерални	4,786	5,604	5,809	8,263
4	Фериботни	584,864	684,842	709,836	1,009,766
	Прев.ср-ва брой	9,375	16,860	17,475	24,859
	Общо	974,391	1,140,954	1,182,595	1,682,283

Терминалът разполага с капацитет да поеме увеличенията на товарооборотите с настоящата си инфраструктура и съоръжения.

1.1.4. Предвиждания на плана

1.1.4.1. План за регулация и застрояване на пристанищната територия

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ РУСЕ - ЗАПАД

Пристанищен терминал Русе – Запад е част от пристанище за обществен транспорт Русе – План за застрояване за УПИ I-1, кв. 982, Западна промишлена зона – Русе и II-1, кв. 979, Западна промишлена зона – Русе, с Възложител Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура”- гр. София.

Действащият план е одобрен със следните административни актове:

- **Кадастрална карта** – за ПИ **63427.3.4 по КККР на гр. Русе**, одобрена със заповед № РД-18-18 / 16.05.2007 г. на Изпълнителния директор на АК и заповед за изменение на КККР с № 18-10609 / 07.12.2018 год. на Началник на СГКК Русе, и за ПИ **63427.3.24 по КККР на гр. Русе**, одобрена със заповед № РД-18-18 / 16.05.2007 г. на Изпълнителния директор на АК;
- **Регулационен план**, одобрен със заповед № 96 / 20.01.2003 г. за изменение на план за улична регулация на Кмета на Община Русе за УПИ I-1, кв. 982, ЗПЗ - Русе и заповед № 96 / 20.01.2003 г на Кмета на Община Русе за изменение на план за регулация за УПИ II-1, кв. 979, ЗПЗ – Русе;

- **Застроителен план**, одобрен със заповед № РД-01-2118/06.08.2018 г. на Кмета на община Русе е одобрен ПУП-ПЗ на урегулиран поземлен имот I-1 в кв. 982, Западна промишлена зона – Русе;
- **Застроителен план**, одобрен със заповед № РД-01-2118/06.08.2018 г. на Кмета на община Русе е одобрен ПУП-ПЗ на урегулиран поземлен имот II -1 в кв. 979, Западна промишлена зона – Русе.

Имотите, предмет на настоящия проект, попадат в **устройствена зона „Територии транспортна инфраструктура“**, съгласно ОУП на Русе, изработен по Решение № 66, прието с Протокол № 25 от 22.05.2013 г. на Общински съвет-Русе. Окончателният проект на Общ устройствен план е приет от общински съвет Русе с Решение №304 по Протокол №14/19.11.2020 г. на Общински съвет – Русе, изменено в частта, касаеща срока за обжалване с Решение № 370, прието с Протокол № 16/14.12.2020 г. на Общински съвет – Русе, обнародван на 12.01.2021 г. в бр. 3 на Държавен вестник с устройствени параметри:

- Максимално плътност на застрояване – 70%;
- Максимален Кинт. - 2.5;
- Минимална плътност на озеленяване - 30%;
- Максимална височина на застрояването - 15 m.

В проекта за изменение на плана за застрояване в УПИ I-1 в кв. 982 и УПИ II-1 в кв. 979 се предвижда Територии транспортна инфраструктура За пристанищен комплекс, обществено и делово обслужване.

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ РУСЕ - ЦЕНТЪР

Пристанищен терминал Русе – Център е част от пристанище за обществен транспорт Русе – Изменение на план за регулация и план за застрояване на ПИ 63427.2.5688 и 63427.2.5694/УПИ III-за административно обслужване и УПИ I-5694, УПИ XII- кв. 925/, ул. „Пристанищна“, гр. Русе, с Възложител Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“- гр. София.

Действащият план е одобрен със следните административни актове:

- **Кадастрална карта** – за ПИ 63427.2.5688 по КKKP на гр. Русе, одобрена със заповед за КKKP с № 300-3-18-1 / 21.10.2004 год. на Началник на СГKK Русе, както и за ПИ 63427.2.5694 по КKKP на гр. Русе, одобрена със заповед КKKP с № 300-3-18-1 / 21.10.2004 год. на Началник на СГKK Русе;
- **Регулационен план на ЦГЧ гр. Русе.**

Имотите, предмет на настоящия проект, попадат в **устройствена зона „Крайбрежна зона“**, съгласно ОУП на Русе, изработен по Решение № 66 , прието с Протокол № 25 от 22.05.2013 г. на Общински съвет-Русе. Окончателният проект на Общ устройствен план е приет от общински съвет Русе с Решение №304, по Протокол №14/19.11.2020 г. на Общински съвет – Русе, изменено в частта, касаеща срока за обжалване с Решение № 370, прието с Протокол № 16/14.12.2020 г. на Общински съвет – Русе, обнародван на 12.01.2021 г. в бр. 3 на Държавен вестник с устройствени параметри:

- Максимално плътност на застрояване – 30%;
- Максимален Кинт. - 1.2;
- Минимална плътност на озеленяване - 50%;
- Максимална височина на застрояването - 10 m.

Изменя се плана за регулация с отреждането на УПИ III - за административно обслужване, нов УПИ III 5880. Обособява се нов УПИ XII 5879 за част от ПИ 63427.2.5688 обособена с нов идентификатор 63427.2.5879. В проекта за плана за застрояване в УПИ III и, УПИ XII- кв. 925 се

предвижда Крайбрежна зона За обществено и делово обслужване и складова дейност, а за УПИ I-5694 Крайбрежна зона, За обществено и делово обслужване.

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ РУСЕ -ИЗТОК – 2 И РУСЕ – ИЗТОК - 1

Пристанищен терминал Русе – Изток - 2 и Русе – Изток - 1 са част от пристанище за обществен транспорт Русе – ПУП- ИПРЗ ЗА ПИ 8.1363, ПИ 8.1364, ПИ 8.1362, ПИ 8.1009, Източна промишлена зона – Русе, с Възложител Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура”- гр. София.

Действащия план е одобрен със следните административни актове:

- **Кадастрална карта за ПИ 63427.8.1362 по КККР на гр. Русе**, одобрена със заповед № РД-18-91 / 15.12.2007 г на Изпълнителния директор на АГКК; за **ПИ 63427.8.1363 по КККР на гр. Русе**, одобрена със заповед № РД-18-91 / 15.12.2007 г на Изпълнителния директор на АГКК; за **ПИ 63427.8.1364 по КККР на гр. Русе**, одобрена със заповед № РД-18-91 / 15.12.2007 г на Изпълнителния директор на АГКК; за **ПИ 63427.8.1009 по КККР на гр. Русе**, одобрена със заповед № РД-18-91 / 15.12.2007 г на Изпълнителния директор на АГКК; за **ПИ 63427.8.356 по КККР на гр. Русе**, одобрена със заповед № РД-18-91 / 15.12.2007 г на Изпълнителния директор на АГКК; за **ПИ 63427.8.350 по КККР на гр. Русе**, одобрена със заповед № РД-18-91 / 15.12.2007 г на Изпълнителния директор на АГКК; за **ПИ 63427.8.1413 по КККР на гр. Русе**, одобрена със заповед № РД-18-91 / 15.12.2007 г на Изпълнителния директор на АГКК.
- **Застроителен и регулационен план**, одобрен със заповед Със Заповед № РД 01 – 10688 /12.04.2019 г. на Кмета на община Русе е одобрен ПУП – ПР и ПЗ на ПИ 63427.8.1363 в кв. 1006 на Източна промишлена зона – Русе.
- **Застроителен и регулационен план**, одобрен със Заповед № РД-01-2572/ 28.08.2019 г. на кмета на община Русе е одобрен ПУП-ПР и ПЗ за УПИ II-1364 и III-1413 в кв.1006 на Източна промишлена зона – Русе.

Имотите, предмет на настоящия проект, попадат в **устройствена зона „Територии транспортна инфраструктура“**, съгласно ОУП на Русе, изработен по Решение № 66 по Протокол № 25 от 22.05.2013 г. на Общински съвет-Русе. Окончателният проект на Общ устройствен план е приет от общински съвет - Русе с Решение №304 по Протокол №14/19.11.2020 г. на Общински съвет – Русе, изменено в частта, касаеща срока за обжалване с Решение № 370 по Протокол № 16/14.12.2020 г. на Общински съвет – Русе, обнародван на 12.01.2021 г. в бр. 3 на Държавен вестник с устройствени параметри:

- Максимално плътност на застрояване – 30%;
- Максимален Кинт. - 1.2;
- Минимална плътност на озеленяване - 50%;
- Максимална височина на застрояването - 15 м.

Проектът е изработен в обхват: Поземлени имоти 63427.8.356; 63427.8.350; 63427.8.1009; 63427.8.1363; 63427.8.1362; 63427.8.1364 и 63427.8.1413. В проекта за изменение на плана за застрояване в ПУП- ИПРЗ ЗА ПИ 8.1363, ПИ 8.1364, ПИ 8.1362, ПИ 8.1009, Източна промишлена зона – Русе се предвижда Територии транспортна инфраструктура, За пристанищен комплекс, обществено и делово обслужване. Свободно застрояване с линии на застрояване брой етажи 5. Изменя се плана за регулация на УПИ VII, като се раздели на две УПИ XXIII 1504 и УПИ XXIV 1505 кв.1002. Изготвя се план за регулация за ПИ 63427.8.162 по имотни граници нов УПИ IV 162.

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ ТУТРАКАН

Пристанищен терминал Тутракан е част от пристанище за обществен транспорт Русе – ПУП-План за застрояване на ПИ 73496.500.3555, LIX 3555 кв.19, с Възложител Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“- гр. София.

Действащият план е одобрен със следните административни актове:

- **Кадастрална карта:** за ПИ 73496.500.3555 по КККР на гр. Тутракан, одобрена със заповед № РД-18-6 / 04.02.2008 г на Изпълнителния директор на АГКК.

С настоящия Генерален план се определя за имота предмет на настоящия проект **устройствена зона „Територии транспортна инфраструктура“** с устройствени параметри:

- Максимално плътност на застрояване – 30%;
- Максимален Кинт. - 1.2;
- Минимална плътност на озеленяване - 50%;
- Максимална височина на застрояването - 15 m.

В проекта за изменение на плана за застрояване в LIX 3555 кв.19 се предвижда За пристанищен комплекс, производствени и складови дейности.

ФЕРИБОТЕН ТЕРМИНАЛ СИЛИСТРА

Фериботен терминал Силистра е част от пристанище за обществен транспорт Русе – ПУП-План за застрояване на УПИ III, ПИ 00895.506.1, с. Айдемир, Промислена зона „Запад“, община Силистра, с Възложител Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“- гр. София.

Действащият план е одобрен със следните административни актове:

- **Кадастрална карта:** за ПИ 00895.506.1 по КККР на с. Айдемир, одобрена със заповед № РД-18-2 / 15.01.2008 г на Изпълнителния директор на АГКК.

Имотът, предмет на настоящия проект, попада **в устройствена зона „Предимно производствена“**, съгласно ОУП на Силистра с устройствени параметри:

- Максимално плътност на застрояване – 80%;
- Максимален Кинт. - 2.5;
- Минимална плътност на озеленяване - 20%;
- Максимална височина на застрояването - 15 m.

В проекта за изменение на плана за застрояване в III 3555 кв.17 се предвижда За пристанищен комплекс, производствени и складови дейности.

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ СИЛИСТРА

Пристанищен терминал Силистра е част от пристанище за обществен транспорт Русе – ПУП-План за застрояване на 66425.501.8986, 66425.501.8987 и 66425.500.6051, УПИ VI 192А, гр. Силистра, община Силистра, с Възложител: Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“- гр. София.

Действащия план е одобрен със следните административни актове:

- **Кадастрална карта:** за ПИ 66425.501.8986, по КККР на гр. Силистра, одобрена със заповед № РД-18-66/02.06.2008 г. на Изпълнителния директор на АГКК; за ПИ 66425.501.8987, по КККР на гр. Силистра, одобрена със заповед № РД-18-66 /02.06.2008 г. на Изпълнителния директор на АГКК; за ПИ 66425.500.6051, по КККР на гр. Силистра, одобрена със заповед № РД-18-66/02.06.2008 г. на Изпълнителния директор на АГКК.

Имотите, предмет на настоящия проект, попадат в **устройствена зона „Предимно производствена“**, съгласно ОУП на Силистра с устройствени параметри:

- Максимално плътност на застрояване – 80%;
- Максимален Кинт. - 2.5;
- Минимална плътност на озеленяване - 20%;
- Максимална височина на застрояването - 15 m.

В проекта за изменение на плана за застрояване в УПИ VI в кв. 192а се предвижда зона „За пристанищен комплекс, производствени и складови дейности“.

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ СОМОВИТ

Пристанищен терминал Сомовит е част от пристанище за обществен транспорт Русе – ПУП-План за застрояване на 68045.401.38, УПИ IV, кв.1 област Плевен, общ. Гулянци, с. Сомовит, с Възложител: Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура”- гр. София.

Действащия план е одобрен със следните административни актове:

- **Кадастрална карта за ПИ 68045.401.38, по КККР на с. Сомовит**, одобрена със заповед № РД-18-41 / 16.07.2007 г на Изпълнителния директор на АГКК и заповед за промяна на КККР с № 14-15-17/24.04.2008 г на Началника на СГКК Плевен.

Имотът, предмет на настоящия проект, попада в **устройствена зона „Територии транспортна инфраструктура“**, с устройствени параметри:

- Максимално плътност на застрояване – 60%;
- Максимален Кинт. – 2;
- Минимална плътност на озеленяване - 30%;
- Максимална височина на застрояването - <12 m.

В проекта за изменение на плана за застрояване в УПИ IV в кв. 1 се предвижда зона „За пристанищен комплекс, производствени и складови дейности“.

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ НИКОПОЛ

Пристанищен терминал Никопол е част от пристанище за обществен транспорт Русе – ПУП-План за застрояване на ПИ 51723.500.1348 и 51723.500.1347, УПИ VIII, гр. Никопол, община Никопол, област Плевен, с Възложител: Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура”- гр. София.

Действащият план е одобрен със следните административни актове:

- **Кадастрална карта за ПИ 51723.500.1348, по КККР на гр. Никопол**, одобрена със Заповед за одобрение на КККР № РД-18-75/28.12.2006 г. на ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР НА АГКК, Заповед за изменение на КККР № ҚД-14-15-107/28.10.2008 г. на НАЧАЛНИК НА СГКК – ПЛЕВЕН и за ПИ 51723.500.1347, по КККР на гр. Никопол, одобрена със Заповед за одобрение на КККР № РД-18-75/28.12.2006 г. на ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР НА АГКК, Заповед за изменение на КККР № ҚД-14-15-107/28.10.2008 г. на НАЧАЛНИК НА СГКК - ПЛЕВЕН.

Имотите, предмет на настоящия проект, попадат в **устройствена зона „Централна“**, с устройствени параметри:

- Максимално плътност на застрояване – 60%;
- Максимален Кинт. – 2;

- Минимална плътност на озеленяване - 30%;
- Максимална височина на застрояването - 15 m.

В проекта за изменение на плана за застрояване и 51723.500.1348 и 51723.500.1347, УПИ VIII се предвижда Централна зона „За пристанищен комплекс, производствени и складови дейности“.

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ СВИЩОВ

Пристанищен терминал Свищов е част от пристанище за обществен транспорт Русе – ПУП-План за застрояване на ПИ 65766.501.158; 65766.501.157; 65766.501.46; 65766.703.67; 65766.703.73, УПИ II кв.85, гр. Свищов, община Свищов, област Велико Търново, с Възложител Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“- гр. София.

Действащия план е одобрен със следните административни актове:

- **Кадастрална карта за ПИ 65766.501.158, по КKKP на гр. Свищов**, одобрена със Заповед за одобрение на КKKP № РД-18-10/12.02.2009 г. на ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР НА АГКК; за ПИ **65766.501.157, по КKKP на гр. Свищов**, одобрена със Заповед за одобрение на КKKP № РД-18-10/12.02.2009 г. на ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР НА АГКК; за ПИ **65766.501.26, по КKKP на гр. Свищов**, одобрена със Заповед за одобрение на КKKP № РД-18-10/12.02.2009 г. на ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР НА АГКК; за ПИ **65766.501.46, по КKKP на гр. Свищов**, одобрена със Заповед за одобрение на КKKP № РД-18-10/12.02.2009 г. на ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР НА АГКК; за ПИ **65766.703.67, по КKKP на гр. Свищов**, одобрена със Заповед за одобрение на КKKP № РД-18-10/12.02.2009 г. на ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР НА АГКК; за ПИ **65766.703.73, по КKKP на гр. Свищов**, одобрена със Заповед за одобрение на КKKP № РД-18-10/12.02.2009 г. на ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР НА АГКК.

Имотите, предмет на настоящия проект, попадат **в устройствена зона „Територии транспортна инфраструктура“**, съгласно ОУП на Свищов с устройствени параметри:

- Максимално плътност на застрояване – 70%;
- Максимален Кинт. - 2.5;
- Минимална плътност на озеленяване - 30%
- Максимална височина на застрояването - 15 m.

В проекта за изменение на плана за застрояване в УПИ II в кв. 85 се предвижда зона „За пристанищен комплекс, производствени и складови дейности“.

1.1.4.2. ПАРЦЕЛАРНИ ПЛАНОВЕ НА ПРИСТАНИЩНИТЕ АКВАТОРИИ

Съгласно изготвяния „Проект на генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе“ **не се предвиждат дейности**, свързани с промяна в ширината на акваторията на пристанищните терминали, обект на разглеждане в плана, като и дейности, свързани с направата и изграждането на допълнителни хидротехнически съоръжения от вече установените такива.

В акваторията към пристанищните терминали, утвърждаваща се с Генералния план на пристанище Русе, ще продължат да се осъществяват и досегашните дейности, свързани с поддръжка на същата, така че да се осигурява необходимата дълбочина за приставане на кораби на кейовите места. Тези дейности са поддържащи драгажни операции, които предвид местоположението на пристанищните терминали и сравнително бавния принос на седименти, се извършват на значително дълги интервали от време (в значителен процент от случаите - веднъж на повече от пет години, а не рядко и веднъж на десет години). Последващото депониране на драгираните количества седименти се съгласува с ИАПД, така че да не се нанасят вреди на

плавателния път и да не води до затрудняване на корабоплаването по р. Дунав.

1.2. Връзка на проекта на генералния план с други съотноситими планове и програми

В настоящият раздел на ДЕО е анализирана връзката на „Проект на генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе“ с други планове и програми, с цел установяване дали то влиза в противоречие с някои от описаните по-долу стратегически документи.

Проектът на Генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе е в съответствие и е съобразен с по-долу разгледаните стратегически и планови документи.

1.2.1. Връзка на проекта на генералния план с Европейски стратегически документи

✓ Стратегия на Европейския съюз за развитието на Дунавски регион и приоритетни проекти за Република България

Стратегията на ЕС за Дунавския регион (СЕСДР) е съставена с цел справяне с най-честите предизвикателства, пред които са изправени държавите членки на ЕС и другите държави, разположени в същия географски район, и които следователно се възползват от засиленото сътрудничество, което допринася за постигане на икономическо, социално и териториално сближаване. Разглежданите въпроси не могат да се решават единствено на национално ниво поради техния транснационален и стратегически характер. Стратегията създава синергии и улеснява сътрудничеството и създаването на мрежи между всички заинтересовани страни с цел по-ефективно използване на наличните ресурси. СЕСДР обединява девет държави членки на ЕС (Австрия, България, Хърватия, Чехия, Германия, Унгария, Румъния, Словакия и Словения) и пет държави извън ЕС (Босна и Херцеговина, Република Молдова, Черна гора, Сърбия и Украйна).

Стратегията обхваща четири основни стълба, като всеки от тях е съставен от приоритетни области и има конкретно определено поле на действие. Стълбовете са следните:

- 1) Създаване на връзки за региона на река Дунав
 - За подобряване на мобилността и мултимодалността
- а) вътрешни водни пътища:
- б) сухоземни, железопътни и въздушни връзки
 - За насърчаване на по-широкото използване на възобновяемата енергия
 - За насърчаване на дейностите в областта на културата и туризма и преките контакти между хората
- 2) Опазване на околната среда в региона на река Дунав
 - За възстановяване и запазване на качеството на водите
 - За управление на рисковете за околната среда
 - За опазване на биологичното разнообразие, ландшафтите и качеството на въздуха и почвите
- 3) Постигане на благосъстояние в региона на река Дунав
 - За развитие на обществото на знанието чрез научноизследователски, образователни и информационни технологии
 - За оказване на подкрепа за конкурентоспособността на предприятията, включително развитието на клъстери
 - За инвестиране в хора и умения
- 4) Укрепване на региона на река Дунав
 - За увеличаване на институционалния капацитет и сътрудничеството
 - За съвместна работа с цел укрепване на сигурността и предприемане на действие по въпросите

на организираната престъпност и тежките престъпления.

„Проект на генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе“ ще допринесе за постигане на целите заложи в приоритетна област 1А – Мобилност по водните пътища областта на свързаността и не влиза в противоречие с нея, като анализът е представен в точка 5 от ДЕО.

✓ **Бяла книга на транспорта – Стратегия 2050 г. (Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентноспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите)**

Пътната карта посочва 40 конкретни точки за действие и изброява 131 конкретни инициативи за следващото десетилетие за изграждане на конкурентноспособна транспортна система, която ще отстрани основните задръствания и по нея ще се транспортират ефективно и безопасно хора и стоки в рамките на Европейския съюз (ЕС). Предложенията следва да намалят зависимостта на ЕС от вноса на нефт, да се постигне практически свободна от CO₂ градска логистика в големите градове до 2030 г. и да се намалят транспортните въглеродни емисии с 60 % до 2050 г.

Пътната карта определя следните цели, които да са ръководни за действията:

- намаляване наполовина на автомобилите, използващи бензин и дизел в градския транспорт до 2030 г., поэтапното им изтегляне от употреба до 2050 г. и постигане на практически свободна от CO₂ градска логистика до 2030 г.;
- увеличаване на използването на нисковъглеродни устойчиви горива във въздушния транспорт с 40 % до 2050 г.;
- намаляване на емисиите на CO₂ в ЕС от корабни горива с 40 % до 2050 г.;
- до 2030 г. 30 % от товарите в автомобилния транспорт над 300 км трябва да се прехвърлят към други видове транспорт, например железопътен или воден, и 50 % до 2050 г.;
- до 2030 г. да се утрои дължината на наличната високоскоростна железопътна мрежа. До 2050 г. по-голямата част от пътническия транспорт на средни разстояния трябва да се осъществява по релсов път;
- да се създаде пълноценно функционираща и покриваща целия ЕС мултимодална основна мрежа по програма TEN-T до 2030 г.;
- до 2050 г. всички централни летища да се свържат със системите за железопътен транспорт, централните пристанища и железопътни гари с вътрешните водни пътища;
- да се внедрят системи за управление на трафика при различните видове транспорт, като например железопътен и пътен;
- разработване на мултимодална транспортно-информационна система за управление и плащане до 2020 г.;
- да се намали наполовина броят на загиналите в автомобилния транспорт и да се доближи до нула до 2050 г.;
- да се разшири приложението на принципите „потребителят плаща“ (т.е. тези, които използват инфраструктурата плащат за това) и „замърсителят плаща“ (т.е. тези, които замърсяват, плащат).

Тази цялостна стратегия за транспорта има за цел да създаде конкурентна транспортна система, която ще повиши мобилността, ще отстрани основните пречки в ключови области и ще повиши растежа и заетостта до 2050 г. като една от разгледаните в нея инициативите, а именно *„Ефективна и интегрирана система за мобилност“* представя подходяща рамка за вътрешна навигация като се изгради подходяща мрежа за оптимизиране на вътрешния пазар за вътрешен воден транспорт и да се премахнат бариерите, които пречат на по-широкото му използване. Да се оценят и дефинират нужните, задачи и механизмите за изпълнението им, като се има предвид по-

широкият европейски контекст.

Една от десетте цели за конкурентоспособна и ефективна транспортна система е *„Оптимизиране на работата на мултимодални логистични вериги, включително и чрез по-широко използване на видове с по-висока енергийна ефективност“* като до 2030 г. 30 % от товарите в автомобилния транспорт над 300 км трябва да се прехвърлят към други видове транспорт, например железопътен или воден, и 50 % до 2050 г., като се улесняват от ефективни и екологични товарни коридори. Постигането на тази цел също така ще изисква развитието на подходяща инфраструктура.

Заложените в „Проект на генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе“ мерки и цели са съобразени с основните принципи на Бялата книга на транспорта – Стратегия 2050 г. относно конкурентоспособността и ефективна транспортна система и не влизат в противоречие с него, като анализът е представен в точка 5 от ДЕО.

✓ Стратегия на Европейската комисия за „устойчива и умна мобилност“

Стратегията е дългосрочен план за развитие на транспортния сектор в ЕС, представен през декември 2020 г. Тя е част от Европейската зелена сделка и има за цел да направи транспорта по-екологичен, цифровизиран и ефективен. В нея се определя пътна карта за даване на европейския транспорт на правилната трайна насока за постигането на устойчиво и интелигентно бъдеще. В пътната карта са набелязани 10 водещи области и план за действие, който ще направлява работата на ЕС през идните години. Сценариите в основата на стратегията, които са сходни с онези в основата на плана във връзка с целта в областта на климата за 2030 г., показват, че с подходящото ниво на амбициозност комбинацията от мерки на политиката, определени в тази стратегия, може да доведе до намаляване на емисиите от транспортния сектор с 90 % до 2050 г. В стратегията са определени различни междинни цели, показващи пътя пред европейската транспортна система за постигането на целите за устойчива, интелигентна и стабилна мобилност, като по този начин се посочва необходимата степен на амбициозност за бъдещите политики на ЕС, като например:

- до 2030 г.:
 - по европейските пътища ще бъдат в движение най-малко 30 милиона превозни средства с нулеви емисии,
 - 100 европейски града ще бъдат неутрални по отношение на климата
 - движението по високоскоростни железопътни линии ще се удвои
 - колективните пътувания по разписание на разстояния под 500 km следва да бъде въглеродно неутрални в рамките на ЕС,
 - автоматизираната мобилност ще бъде внедрена в широк мащаб,
 - ще бъдат подготвени за пускане на пазара плавателни съдове с нулеви емисии;
- до 2035 г.:
 - ще бъдат подготвени за пускане на пазара големи въздухоплавателни средства с нулеви емисии;
- до 2050 г.:
 - почти всички леки автомобили, микробуси, автобуси, както и нови тежкотоварни превозни средства ще бъдат с нулеви емисии,
 - товарните железопътни превози ще се удвоят,
 - движението по високоскоростни железопътни линии ще се утрои,
 - мултимодалната трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T), оборудвана за устойчив и интелигентен транспорт с високоскоростна свързаност, ще бъде въведена в експлоатация за нуждите на широкообхватната мрежа.

В плана за действие към стратегията във Водеща инициатива 4 — Постигане на екологосъобразност на товарните превози е заложено стартиране на NAIADES III за оползотворяване на неизползвания потенциал на вътрешния воден транспорт. През 2021г. ЕК е представила план за действие от 35 точки за засилване на ролята на транспорта по вътрешни водни пътища в европейските системи за мобилност и логистика. Основните цели са да се прехвърлят повече товари по реките и каналите на Европа и да се улесни преходът към баржи с нулеви емисии до 2050 г.

„Проект на генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе“ е в синхрон с документа и не влиза в противоречие с него, в т.ч. за постигането на екологосъобразност на товарните превози.

✓ **Европейски зелен пакт**

В Европейския зелен пакт се подновява ангажиментът на ЕК за справяне с предизвикателствата, свързани с климата и околната среда — определящата задача на настоящото поколение. Той представлява отговор на предизвикателствата свързани с ежегодната промяна в климата, увеличаването на застрашените видове, както и замърсяването и унищожаването на горите и океаните. Това е нова стратегия за растеж, която има за цел превръщането на ЕС в справедливо и благоденстващо общество с модерна, ресурсно ефективна и конкурентоспособна икономика, в която през 2050 г. няма да има нетни емисии на парникови газове и икономическият растеж не зависи от използването на ресурси.

Пактът също така има за цел опазването, съхранението и увеличаването на природния капитал на ЕС, както и защитата на здравето и благосъстоянието на гражданите от свързани с околната среда рискове и въздействия. Той е неразделна част от стратегията на настоящата Комисията за изпълнение на Програмата до 2030 г. на Организацията на обединените нации и на целите за устойчиво развитие.

Европейският зелен пакт ще ускори и подкрепи прехода, необходим във всички сектори, като приоритет в посока трансформация на икономиката на ЕС с цел устойчиво бъдеще във връзка с транспорта ускоряване на прехода към устойчива и интелигентна мобилност в посока развиване на мултимодалния транспорт, което ще повиши ефективността на транспортната система. Трябва да се разглежда като приоритет преминаването на значителна част от тези 75 % от вътрешните товари, превозвани днес по шосе, към железопътния транспорт и транспорта по вътрешни водни пътища. Комисията също така ще обмисли оттегляне на първоначалното и представяне на ново предложение за преразглеждане на Директивата относно комбинирания транспорт², за да я превърне в ефективен инструмент в подкрепа на мултимодалните товарни операции с железопътен и воден транспорт, включително морски превози на къси разстояния.

„Проект на генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе“ е в синхрон със заложените приоритети за развиване на мултимодалния транспорт в Европейския зелен.

✓ **Стратегия на ЕС за биологичното разнообразие за 2030**

Стратегията на Европейския съюз за биологичното разнообразие до 2030 г. е амбициозен и дългосрочен план, насочен към защита на природата и обръщане на процеса на деградация на екосистемите. Тя цели до 2030 г. биологичното разнообразие в Европа да бъде поставено на път към възстановяване, което ще донесе ползи за хората, климата и планетата. За да се постигне това, в стратегията се определя изчерпателна рамка от ангажименти и действия за справяне с основните причини за загубата на биологично разнообразие:

- изменения поради използването на земята и морските територии;

² Предложение за директива за изменение на Директива 92/106/ЕИО относно създаването на общи правила за някои видове комбиниран транспорт на товари между държавите членки COM(2017) 648

- свръхексплоатацията на биологични ресурси;
- изменение на климата;
- замърсяване; и
- инвазивни чужди видове.

Стратегията също така предоставя план за позицията на ЕС по отношение на глобалната рамка за биологичното разнообразие след 2020 г., която трябва да бъде приета на срещата на върха на ООН по въпросите на биологичното разнообразие през 2021 г.

За да се върне биологичното разнообразие към възстановяване, в стратегията са определени редица цели и ангажименти, които трябва да бъдат постигнати най-късно до 2030 г., в следните четири основни области:

- 1) Хармонизирана мрежа от защитени зони;
- 2) План на ЕС за възстановяване на природата;
- 3) Даване на възможност за трансформационни промени;
- 4) Амбициозна глобална програма за биологичното разнообразие.

Заложените в „Проект на генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе“ мерки и цели, са съобразени с основните принципи на стратегията.

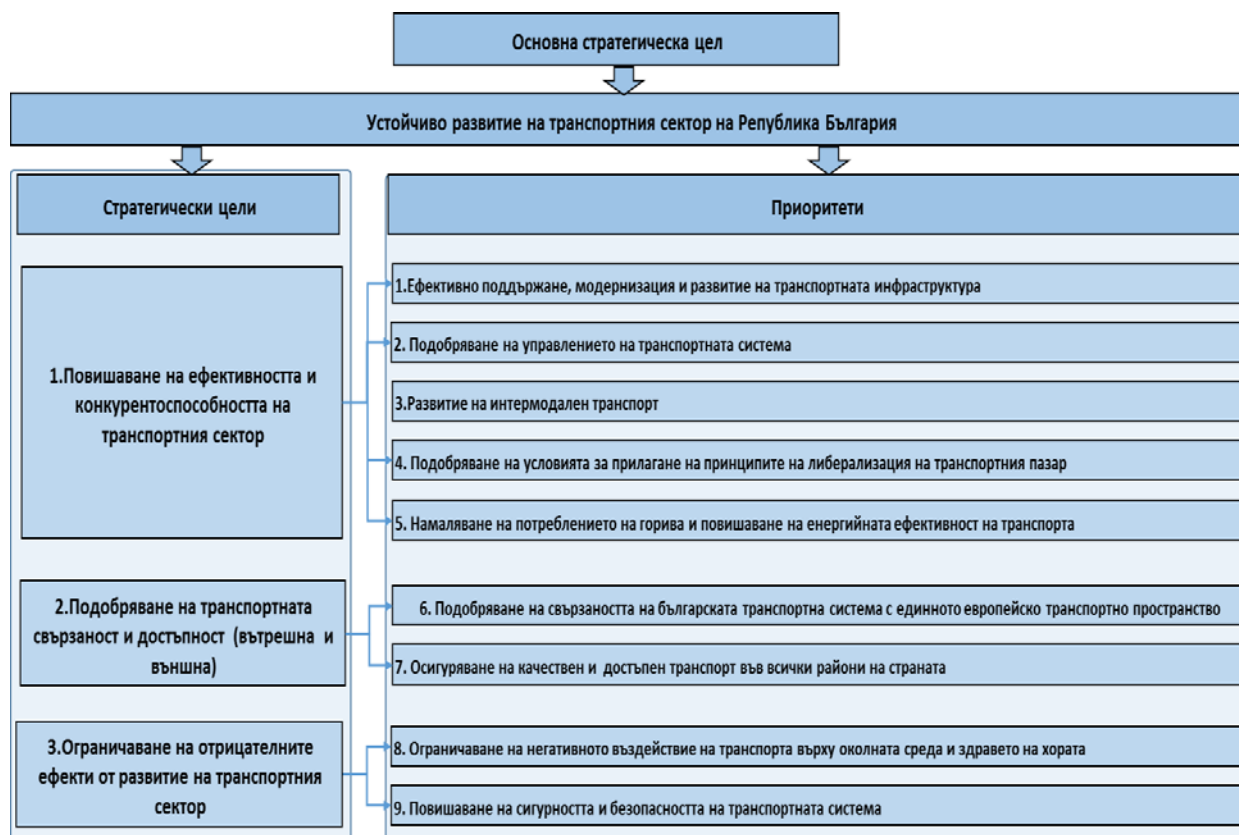
1.2.2. Връзка на проекта на генералния план с национални стратегически документи

✓ Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.

Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. представлява всеобхватен план за устойчиво развитие на транспортната система на Република България и рамка за инвестиции в транспорта.

Стратегията определя приноса на Република България към Единното европейско транспортно пространство в съответствие с Общите приоритети, съгласно член 10 от Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета, включително приоритети за инвестиции в основната и разширената TEN-T мрежа и във второстепенната свързаност.

Дефинираните стратегически цели на Интегрираната транспортна стратегия за периода до 2030г. и определените приоритети за тяхното постигане са представени във фигурата по-долу:



Заложените в „Проект на генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе“ мерки и цели, са съобразени със стратегическите цели, като са взети предвид и заложените мерки за постигането им и не влизат в противоречие с него.

✓ **Национална програма за развитие: България 2030 г.**

Националната програма за развитие: България 2030 (НПР:БГ2030) е дългосрочен национален програмен документ за развитието на Република България, който е база за програмирането на стратегически документи във връзка с изпълнението както на националните политики, така и на политиките на ЕС. Обхватът на документа е обусловен както от националната, така и от европейската стратегическа рамка и тяхната съгласуваност.

Визията е към 2030 г. България да е държава с конкурентоспособна икономика, осигуряваща условия за пълноценна социална, творческа и професионална реализация на личността чрез интелигентен, устойчив, приобщаващ и териториално балансиран икономически растеж.

Дефинирани са три основни стратегически цели:

- Ускорено икономическо развитие;
- Демографски подем;
- Намаляване на неравенствата;

и осем стратегически приоритета:

- П1 Образование и умения
- П2 Наука и научна инфраструктура
- П3 Интелигентна индустрия
- П4 Кръгова и нисковъглеродна икономика
- П5 Чист въздух и биоразнообразие
- П6 Устойчиво селско стопанство
- П7 Транспортна свързаност

- П8 Цифрова свързаност
- П9 Местно развитие
- П10 Институционална рамка
- П11 Социално включване
- П12 Здраве и спорт
- П13 Култура, наследство, туризъм

Непосредствено с транспортния сектор е свързан стратегически приоритет 7.3 Воден и въздушен транспорт, където фокусът е насочен върху подобряване на пристанищната и летищната инфраструктура, с оглед постигането на високо качество на предоставяните услуги. Предвижда се засилване на дигитализацията, посредством надграждане на съществуващите и внедряване на нови информационни системи. За вътрешно-водния транспорт е от съществено значение поддържането и подобряването на характеристиките на водния път в общия българо-румънски участък от река Дунав. Ще нарасне ефективността на извършената работа във водния транспорт и ще бъде намален екологичният отпечатък от корабоплаването.

„Проект на генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе“ е в съответствие със заложените приоритети в НПР:БГ2030 за развиване на пристанищната инфраструктура и вътрешните водни пътища в посока развитие на пристанищната инфраструктура чрез публично-частно партньорство, изграждане на пристанищни съоръжения за безопасен, ефективен и сигурен вътрешно-воден транспорт, вкл. и подобряване на техническите характеристики на инфраструктурата за достъп с оглед устойчивото развитие на пристанищата.

✓ **Национална стратегия за управление и развитие на водния сектор**

Националната стратегия за управление и развитие на водния сектор в Република България е разработена в съответствие с изискванията на Закона за водите и има за цел да осигури устойчиво управление на водните ресурси и инфраструктурата в страната. Тя включва детайлни анализи на текущото състояние на водния сектор, разработване на стратегически насоки и план за действие в краткосрочна, средносрочна и дългосрочна перспектива.

Дългосрочната стратегическа цел на страната в областта на водния сектор е: Устойчиво ползване на водните ресурси, осигуряващо в оптимална степен сегашните и бъдещите нужди на населението и икономиката на страната, както и на водните екосистеми.

Цели и подцели:

Цел 1: Гарантирано осигуряване на вода за населението и бизнеса в условията на промени на климата, водещи до засушаване

1.1. Осигуряване на непрекъснато водоподаване чрез рехабилитация на съществуващите и изграждане на нови язовири и резервоари, рехабилитация на водопроводната мрежа и водоизточниците.

1.2. Намаляване на общите количества използвана вода чрез инвестиции във водностопанската инфраструктура и мерки за подобряване на ефективността при използването на водните ресурси.

Цел 2: Запазване и подобряване на състоянието на повърхностните и подземните води

2.1. Премахване на заустването на необработени отпадъчни води в изкуствени и естествени водоприемници и в Черно море чрез изграждане, реконструкция и модернизация на системи за отвеждане и пречистване на отпадъчни води.

2.2. Укрепване на институционалната система за мониторинг и контрол, която да гарантира доброто състояние на повърхностните и подземните води.

2.3. Превръщане на Плановете за управление на речните басейни в основен планов документ при интегрираното управление на водите.

Цел 3: Подобряване на ефективността при интегрираното управление на водата като стопански ресурс

3.1. Създаване на институционална рамка, която да гарантира прехвърляне на отговорността за вземането на решения във връзка с развитието на водния сектор на национално, регионално и местно равнище от стопанските субекти към публичните власти – държава, общини.

3.2. Средствата от населението и бизнеса, средствата от ЕС и изискваното национално съфинансиране да осигуряват самофинансиране на водния сектор, при спазване на принципа „замърсителят и ползвателят плащат“.

3.3. Повишаване на капацитета на всички участници в управлението на водния сектор.

Цел 4. Намаляване на риска от щети при наводнения

4.1. Идентифициране на рисковите зони.

4.2. Осъществяване на мерките от плановете за защита от наводнения

Предвижданията на „Проект на генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе“ са съотносими към по-горе разгледаните цели в Националната стратегия за управление и развитие на водния сектор в Република България.

✓ **Национален план за управление на отпадъците (НПУО) в Република България за периода 2021–2028 г.**

Националният план за управление на отпадъците (НПУО) има ключова роля за ефективното и ефикасно управление на отпадъците в Р България. С плана се цели намаляване на вредното въздействие на отпадъците върху околната среда и здравето на населението, както и постигане на максимално ефективно използване на ресурсите, разкриване на нови пазари и създаване на нови работни места. Важна част от Плана е създаването на максимални условия за предотвратяване образуването на отпадъци.

НПУО е план на прехода от управление на отпадъците към ефективно използване на отпадъците като ресурс и устойчиво развитие чрез предотвратяване на образуването им.

Планът ще подпомага централните и местните власти за концентрация на ограничените ресурси към приоритетни за финансиране проекти в сферата на управление на отпадъците от национални и европейски източници на финансиране. Генералната стратегическа цел на страната в сферата на управление на отпадъците е: Общество и бизнес, които подобряват прилагането на йерархията на управление на отпадъците във всички процеси и нива

Стратегическите цели, гарантиращи постигането на генералната стратегическа цел и съответстващите на тях програми от мерки, са:

Цел 1: Намаляване на вредното въздействие на отпадъците чрез предотвратяване образуването им и насърчаване на повторното им използване

Цел 2: Увеличаване на количествата на рециклираните и оползотворени отпадъци

Цел 3: Намаляване на количествата и на риска от депонираните битови отпадъци и други

„Проект на генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе“ е съобразен с целите на НПУО 2021-2028г. и е в съответствие с основните й принципи, като „предотвратяване“, „разширена отговорност на производителя“ и „замърсителят плаща“.

✓ **Национална концепция за пространствено развитие за периода 2013–2025 г.**

Националната концепция за пространствено развитие за периода 2013-2025 г. (НКПР) е в основата на избора на градове-центрове за приоритетно финансиране на тяхното възстановяване и интегрирано развитие, а основните принципи и подходи, върху които е изградена сложната система на взаимодействие на урбанистични, комуникационно-транспортни, инфраструктурни и екологични мрежи с техните центрове и оси на развитие, територии с основно предназначение и със специфични характеристики, са валидни до днес. Стратегията за развитие на националното пространство е ядрото на актуализираната НКПР.

Като координираща платформа на всички секторни политики с териториални измерения, Актуализацията на НКПР конкретизира стратегическите си цели на още две нива – специфични цели и приоритети, както следва:

СЦ 1: Териториално сближаване – чрез подобряване на свързаността на всички нива, укрепване на мрежата от градове-центрове и развитие на трансгранично, междурегионално и транснационално сътрудничество.

Специфична цел 1.1. Интегриране в европейското пространство

Специфична цел 1.2. Полицентрично териториално развитие

Специфична цел 1.3. Съхранено природно и културно наследство

СЦ 2: Икономическо сближаване- чрез подкрепа за развитие и подобряване качествата на регионалните потенциали и опазване на околната среда.

Специфична цел 2.1. Регионална конкурентоспособност в подкрепа на растежа

Специфична цел 2.2. Стимулирано развитие на специфични територии

СЦ 3: Социално сближаване- чрез създаване на равностойни условия за развитие и реализация на човешкия капитал.

Специфична цел 3.1. Пространствена свързаност и достъп до услуги

Специфична цел 3.2. Качеството на образователни, здравни, социални и културни услуги

В концепцията са обособени територии със специфични характеристики, като една от разгледаните територии е Дунавско крайбрежие, в които най-важните центрове в йерархичната мрежа от населени места, в урбанистичните и транспортни коридори са Видин и Русе, както и областния център Силистра, който също има значителен неоползотворен потенциал с пристанището и фериботния комплекс „Силистра –Кълъраш“, пътните и железопътни връзки и закритото летище.

„Проект на генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе“ е в съответствие с основните цели и приоритети на НКПР и има ключова роля в реализацията на пространственото развитие на България.

✓ **Национална рамка за политика за развитието на пазара на алтернативни горива в транспортния сектор и за разгръщането на съответната инфраструктура**

Националната рамка на политиката изразява волята на държавата активно да подкрепи развитието на алтернативни горива в транспорта с оглед осъществяване на дефинираните национални цели в областта на енергетиката, транспорта и околната среда. Глобалната цел на рамката е създаването на достатъчно благоприятна среда за по-широко прилагане на видове алтернативни горива и задвижвания в сектора на транспорта и постигането на условия, сравними в областта с други развити страни от Европейския съюз.

В дългосрочен хоризонт (периодът след 2030 г.) се цели разгръщане на електромобилността, по-широко използване на природния газ като стандартно гориво, и излизане на водородната технология от фазата на изследванията/развойната дейност. В тази връзка е необходимо да бъдат

реализирани определени основни мерки за развитието на тези технологии в средносрочен и дългосрочен хоризонт.

Ключовият принцип, върху който е изградена националната рамка на политиката, е принципът на технологичната неутралност в смисъл на избягване на подкрепа от страна на публичния сектор само към един вид алтернативни горива. Реализирането на горепосочената глобална цел, от друга страна, трябва да се постига при тези технологии, които са на прага на търговското използване и при които активната политика на държавата може да донесе най-голяма добавена стойност (т.е. електромобилност и природен газ) и по-нататък при технологиите, които понастоящем са по-скоро във фаза изпитване/пилотни проекти, но където все пак подкрепата от страна държавата може да помогне в най-скоро време поне до постигането на стадий на полукомерсиално използване (водород/горивни елементи).

В рамката на политиката са разгледани следните основни алтернативни горива с потенциал за дългосрочно заменяне на нефта: електроенергия, водород, биогорива, природен газ и втечен нефтен газ и възможността им за използване в автомобилния, водния и въздушния транспорт. Залегналите прогнозни цели в настоящата рамка служат като основа за последващо развитие при отчитане на евентуални възможности за сътрудничество с други държави членки по отношение на осигуряването на необходимото покритие на инфраструктура за алтернативни горива. Разглеждането на възможностите за прилагане на потенциални мерки относно инфраструктурата за алтернативни горива в автомобилния и водния транспорт цели постигането на едновременно намаляване на зависимостта на транспорта от нефта и смекчаване на негативното му въздействие върху околната среда.

Създаването на условия за изграждане, развитие и поддържане на инфраструктура за алтернативни горива за водния транспорт в значителна степен ще подпомогне интегрирането на българските пристанища в европейската транспортна система. Към настоящия момент по отношение на водния транспорт в Република България следните алтернативни горива са отразени в националната рамка за политиката: снабдяване на транспорта с електроенергия (брегово електроснабдяване) и снабдяване на транспорта с втечен природен газ.

Заложените в „Проект на генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе“ мерки и цели, са съобразени с основните принципи на Националната рамка, насочени към устойчиво и екологично развитие на транспортния сектор.

✓ **Програма за транспортна свързаност за периода 2021-2027 г.**

Програмата за транспортна свързаност за периода 2021-2027 г. (ПТС) предвижда проекти за постигането на устойчива и интелигентна мобилност, спомагайки за навременното завършване на Трансевропейската транспортна мрежа и интегрирането на националната транспортна мрежа в мрежата на ЕС, насърчаването на мултимодалността, повишаването на безопасността на транспорта, дигитализацията и значителното намаляване на вредните емисии, генерирани от транспортния сектор. Инвестициите по програмата се концентрират основно върху завършването на приоритетните железопътни и пътни направления и насърчаването на мултимодалния транспорт, посредством подобряване на връзките между отделните видове транспорт, както и за внедряване и последващо развитие на интелигентни транспортни системи и намаляване на вредните емисии.

За подобряване на качеството на атмосферния въздух, са предвидени инвестиции за изграждане на зарядни станции по РПМ. За опазване на околната среда и намаляване на замърсяването от корабоплаването, ще допринесе предвиденото изграждане на инфраструктура за алтернативни горива в пристанищата за обществен транспорт. За водния транспорт ще бъдат доставени мултифункционални плавателни съдове и съоръжения. Предвидени са инвестиции за развитие и разширяване на пристанища за обществен транспорт за извършване на мултимодални операции, модернизация и развитие на терминали и пристанищни съоръжения за комбиниран

транспорт. ПТС допринася за постигането на: Цел на политиката 3 „По-добре свързана Европа чрез подобряване на мобилността“ и Цел на политиката 2 „По-зелена, нисковъглеродна и устойчива Европа с икономика в преход към нулеви нетни въглеродни емисии чрез насърчаване на чист и справедлив енергиен преход, зелени и сини инвестиции, кръгова икономика, смекчаване на последиците от изменението на климата и адаптиране към него, превенция и управление на риска и устойчива градска мобилност“.

„Проект на генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе“ предвижда мерки, които са в съответствие с обхвата на заложените приоритети на ПТС.

✓ **План за управление на риска от наводнения в Дунавски район за басейново управление за периода 2022 - 2027 г.**

План за управление на риска от наводнения (ПУРН) в Дунавски район за басейново управление обхваща периода 2022 - 2027 г. представлява актуализация на първия ПУРН, който се отнася за периода 2016 - 2021 г. Документът е разработен в съответствие с изискванията на Директива 2007/60/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно оценката и управлението на риска от наводнения (Директивата за наводненията) и съответните разпоредби на Закона за водите на Република България. Дунавски район за басейново управление е един от четирите района за басейново управление в Р България, определени в съответствие с разпоредбите на член 152, ал. 1, т. 1 от Закона за водите, за които се изисква разработването на ПУРН.

Етапите на разработване на ПУРН са следните:

- 1) Разработване на Предварителна оценка на риска от наводнения (ПОРН) за всеки район за басейново управление, определен в съответствие с член 146а на Закона за водите.
- 2) Разработване на карти на заплахата и риска от наводнения (КЗРН), според изискванията на член 146д от Закона за водите.
- 3) Разработване на планове за управление на риска от наводнения (ПУРН), включително и програма от мерки (ПоМ) към тях, с цел намаляване на риска от наводнения, в съответствие с изискванията на член 146и от Закона за водите.

Планове за управление на риска от наводнения разглеждат всички аспекти на управлението на риска, като се съсредоточават върху предотвратяването, защитата, подготвеността, включително прогнозите за наводнения и системите за ранно предупреждение, и отчитат характеристиките на конкретния речен басейн или подбасейн.

Общата цел на ПУРН е намаляването на потенциалните негативни последствия по отношение на човешкото здраве, околната среда, културното наследство и икономическите дейности.

В ПУРН 2022-2027г. се разглеждат актуализираните приоритети за втория цикъл на прилагане на Директивата за наводненията, както следва:

- **Приоритет 1:** Опазване на човешкото здраве - като трите цели, свързани с опазване на човешкото здраве са следните:
 - о *Цел 1.1* Минимизиране на броя на засегнатите и пострадали хора при наводнения
 - о *Цел 1.2* Осигуряване на бързото отвеждане на водите при интензивни валежи и наводнения от урбанизираните територии
 - о *Цел 1.3* Възстановяване на нормалните условия за живот
- **Приоритет 2:** Защита на средата на обитаване и културното наследство – като целите, свързани със защитата на средата на обитаване и културното наследство са четири:
 - о *Цел 2.1* Минимизиране на броя на жилищните имоти, засегнати от наводнения;
 - о *Цел 2.2* Минимизиране на броя на обектите от социалната инфраструктура, засегнати от наводнения;

- o Цел 2.3 Подобряване на защитата на обекти от стопанската, техническата и критичната инфраструктура, включително транспорт и комунални услуги, срещу наводнения;
- o Цел 2.4 Подобряване на защитата на значими културно-исторически обекти.
- **Приоритет 3:** Повишаване на защитата на околната среда – чиито цели са шест:
 - o Цел 3.1 Подобряване на защитата на канализационните системи;
 - o Цел 3.2 Подобряване на защитата на промишлените обекти (основно IPPC и SEVESO обекти)
 - o Цел 3.3 Минимизиране на засегнатите зони за защита на водите, защитени територии и защитени зони;
 - o Цел 3.4 Подобряване на водозадържащата способност на земеделски, горски и крайречни територии;
 - o Цел 3.5 Намаляване на загубата на почва във водосборите;
 - o Цел 3.6 Подобряване на синергията между мерките за управление на наводненията и Рамковата директива за водите (РДВ).
- **Приоритет 4:** Подобряване на осведомеността, подготвеността и реакциите на населението – с три основни цели, а именно:
 - o Цел 4.1 Повишаване на осведомеността и подготвеността на населението за наводнения;
 - o Цел 4.2 Подобряване на реакцията на населението при наводнения;
 - o Цел 4.3 Издаване на предупреждения за наводнения за районите, засегнати от речни, дъждовни и крайбрежни наводнения.
- **Приоритет 5:** Административен капацитет, солидарност, данни и информация, бъдещи рискове, финансиране и ресурси – като целите са осем и са свързани с общия подход към управлението на наводненията, подобряване на административния капацитет и осигуряване на финансиране и ресурси:
 - o Цел 5.1 Създаване на съвременна нормативна уредба за устройственото планиране на териториите и управление на наводнения;
 - o Цел 5.2 Прилагане на принципа на солидарност;
 - o Цел 5.3 Избягване на нови рискове;
 - o Цел 5.4 Повишаване на квалификацията на персонала, ангажиран с управление на наводненията;
 - o Цел 5.5 Осигуряване на оперативна информация за управление на наводненията, включително инфраструктура;
 - o Цел 5.6 Осигуряване на адекватно реагиране на публичните институции и другите заинтересовани страни при наводнения;
 - o Цел 5.7 Осигуряване на адекватно финансиране на Програмата от мерки;
 - o Цел 5.8 Разработка на адекватни ресурси, включително от публични и частни организации.

Разработеният „Проект на генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе“ е съобразен с приоритетите и заложените цели в ПУРН 2022-2027г.

✓ **План за управление на речните басейни в Дунавски район за басейново управление 2022 - 2027**

Планът за управление на речните басейни (ПУРБ) в Дунавски район за басейново управление

се изготвя на основание чл. 155, ал. 1, т. 2 от Закона за водите (ЗВ) и въз основа на глава X, Раздел VI от Закона за водите и чл.13 от Директива 2000/60/ЕС (РДВ). ПУРБ е стратегически документ, насочен към постигане и поддържане на добро състояние на водите при осигуряване на устойчиво социално-икономическо развитие. Планът е основен инструмент за интегрирано управление на водите съгласно Рамковата директива за водите, транспонирана в националното законодателство чрез Закона за водите.

В ПУРБ 2022-2027 се съдържа актуализирана информация за характеристиките на районите за басейново управление; влиянието на човешката дейност и движещите сили, формиращи значим антропогенен натиск върху водите; определените зони за защита на водите, оценка на актуалното химично и екологично състояние на повърхностните води и на количественото и химичното състояние на подземните води; определените цели на управлението на водите за настоящия планов период; обосновка на изключенията от постигане на целите; икономически анализ на водоползването. Въз основа на извършения анализ е разработена актуализирана Програма от мерки за постигане на поставените цели за добро състояние на повърхностните и подземните води, на свързаните с тях екосистеми и зони за защита на водите.

В ПУРБ 2022-2027г. за ДРБУ съдържа цели за опазване на околната среда (екологични цели), които са актуализирани по отношение на повърхностните и подземните води, както и по отношение на зоните за защита на водите. Планираните цели за опазване на околната среда са насочени към:

- предотвратяване на влошаването и постигане на добро състояние на подземните и повърхностните води;
- постигане на целите на законодателството, по силата на което е определена или обявена зоната за защита на водите.

Включени са специфични и подробни цели на опазване на защитени зони от екологичната мрежа Натура 2000, утвърдени със заповеди на министъра на околната среда и водите по реда на чл. 12а от Закона за биологичното разнообразие.

По отношение на целите за опазване на околната среда за повърхностните водни тела са планирани:

- За повърхностните водни тела в добро екологично състояние (добър екологичен потенциал) и добро химично състояние към 2027г. и след 2027г : „Предотвратяване на влошаването и запазване на добро екологично и химично състояние“ и „Предотвратяване на влошаването и запазване на добър екологичен потенциал и добро химично състояние“.
- За повърхностните водни тела в по-ниско от добро екологично състояние (по-нисък от добър екологичен потенциал) и/или недостигащи добро химично състояние са планирани следните цели за опазване на околната среда: \ към 2027 г. и след 2027 г. - в зависимост от обосноваване на изключение от постигане на целите, например:

О за повърхностно водно тяло в по-ниско от добро екологично състояние/по-нисък от добър екологичен потенциал и добро химично състояние: „Постигане на СКОС за добро/умерено екологично състояние (добър/умерен екологичен потенциал) /по показателите с отклонения или за показателите с отклонения коригирани с фонова концентрация/ до 2027г. Предотвратяване влошаване на екологичното състояние/екологичния потенциал по останалите елементи за качество. Предотвратяване на влошаването и запазване на добро химично състояние“;

О за повърхностно водно тяло в по-ниско от добро екологично състояние/по-нисък от добър екологичен потенциал и непостигащо химично състояние: „Постигане на СКОС за добро/умерено екологично състояние (добър/умерен екологичен потенциал) /по показателите с отклонения или за показателите с отклонения коригирани с фонова концентрация / до 2027г. Предотвратяване влошаване на екологичното

състояние/екологичния потенциал по останалите елементи за качество. Намаляване на концентрацията на показателите с отклонение от СКОС до 2027 г./ Постигане на СКОС за добро химично състояние (за показателите с отклонения) до 2027г.или след 2027 г. Предотвратяване на влошаването и запазване на добро химично състояние по останалите елементи за качество“.

По отношение на целите за опазване на околната среда за подземните водни тела са планирани:

- За ПВТ в добро химично състояние и добро количествено състояние към 2027г. и след 2027г : „Предотвратяване на влошаването и запазване на добро химично и количествено състояние“;
- За ПВТ в лошо химично състояние и добро количествено състояние (всички ПВТ в ДРБУ са оценени в добро количествено състояние) към 2027 г. и след 2027 г. - в зависимост от обосноваване на изключение от постигане на целите, например:
 - о "1. Предотвратяване на влошаването и запазване на добро количествено състояние; 2. Постигане на СК за показател/показатели с отклонение за добро химично състояние до 2027 г.; 3. Предотвратяване влошаването и запазване на добро химично състояние по останалите показатели“.
 - о "1. Предотвратяване на влошаването и запазване на добро количествено състояние; 2. Постигане на СК за показател/показатели с отклонение за добро химично състояние след 2027 г.; 3. Предотвратяване влошаването и запазване на добро химично състояние по останалите показатели“.

Екологичните цели за зоните за защита на повърхностни води предназначени за ПБВ са:

- за зоните, определени в категория А1 или А2 - „Поддържане и предотвратяване влошаване състоянието на повърхностните води за пиене“;
- за зоната, определена в категория А3 – „Достигане на стойност по показател/показатели с отклонения, съответстващ на стандарта за качество на повърхностни води за пиене най-малко за категория А2“.

Определени са следните актуализирани цели на зоните за защита на подземни води, предназначени за ПБВ:

- За зони, определени в добро химично състояние - „Предотвратяване на влошаването и запазване на добро химично и количествено състояние“;
- За зони, определени в лошо химично състояние са планирани следните цели за опазване на околната среда към 2027 г. и след 2027 г. - в зависимост от обосноваване на изключение от постигане на целите, например:
 - о "1. Предотвратяване на влошаването и запазване на добро количествено състояние; 2. Постигане на СК за показател/показатели с отклонение за добро химично състояние до 2027 г.; 3. Предотвратяване влошаването и запазване на добро химично състояние по останалите показатели“.
 - о "1. Предотвратяване на влошаването и запазване на добро количествено състояние; 2. Постигане на СК за показател/показатели с отклонение за добро химично състояние след 2027 г.; 3. Предотвратяване влошаването и запазване на добро химично състояние по останалите показатели“.

В ДРБУ е определена една зона за къпане с име „Язовир Пчелина 2“ и код BG3242661710017001. В тази връзка екологичните цели за зоните за отдих, водни спортове и/или за къпане към 2027 г. на зоната с води за къпане, с име „Язовир Пчелина 2“ и код BG3242661710017001, е определена по отношение на основни физико-химични показатели,

специфични замърсители и приоритетни вещества, а именно: „Достигане на стойност по показатели биологична потребност от кислород, разтворен кислород общ азот, общ фосфор, общ азот, макрозообентос, фитобентос и риби, съответстващи на стандарта за качество на повърхностни води за умерено състояние и добро химично състояние“.

Във връзка с целите за опазване на околната среда на защитени територии и зони, обявени за опазване на местообитания и биологични видове, в които поддържането или подобряването на състоянието на водите е важен фактор за тяхното опазване в обхвата на ДРБУ са разработени специфични и подробни природозащитни цели за 21 защитени зони. повърхностните води, се интегрират с разработените към момента специфични и подробни природозащитни цели за защитените зони от екологичната мрежа Натура 2000. Регламентираните в ЗВ цели за опазване на околната среда, т.е. постигане на добро състояние на повърхностните води, се интегрират с разработените към момента специфични и подробни природозащитни цели за защитените зони от екологичната мрежа Натура 2000.

Заложените в „Проект на генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе“ мерки и цели не са в противоречие с ПУРБ 2022-2027г. за ДРБУ.

✓ **Дългосрочна стратегия за смекчаване на изменението на климата до 2050 г. на Република България**

Дългосрочната стратегия представя българската позиция и приоритети по отношение на нисковъглеродната икономика и постигането на климатична неутралност до 2050 г. като очертава основните изводи от оценката на потенциала на България, базирана на енергийно и климатично моделиране, като надгражда Интегриран план в областта на енергетиката и климата на България за периода 2021 – 2030 г. (ИНПЕК) и включва периода след 2030 г. Документът посочва различните варианти за постигане на следните цели:

- Климатична неутралност до 2050 г. – стратегията е насочена към постигане на нулеви нетни емисии на парникови газове.
- Намаляване на емисиите на парникови газове – чрез стратегически мерки в различни сектори.
- Оптимизиране на енергийното потребление – подобряване на енергийната ефективност и преход към възобновяеми енергийни източници (ВЕИ).
- Подмяна на остаряло и неефективно оборудване – в промишлеността и енергийния сектор.
- Повишаване на осведомеността – сред земеделските производители и администрацията относно въздействието им върху климата.
- Оптимизиране на управлението на отпадъците – увеличаване на дела на преработените и рециклирани отпадъци.
- Насърчаване на иновации и инвестиции – в нисковъглеродни технологии и научноизследователска дейност.

„Проект на генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе“ не е в противоречие с разгледаните цели на Дългосрочната стратегия.

✓ **Интегриран план в областта на енергетиката и климата на Република България 2021 - 2030 г. (ИНПЕК)**

Интегрираният план е изготвен в съответствие с изискванията на Регламент (ЕС) 2018/1999 и отразява всички препоръки на ЕК по проекта на Интегриран план. С ИНПЕК се определят основните цели и мерки за осъществяване на националните политики в областта на енергетиката и климата, в контекста на европейското законодателство, принципи и приоритети за развитие на енергетиката.

Основните цели, заложили в ИНПЕК са:

- стимулиране на нисковъглеродно развитие на икономиката;

- развитие на конкурентоспособна и сигурна енергетика;
- намаляване зависимостта от внос на горива и енергия;
- гарантиране на енергия на достъпни цени за всички потребители.

Националните приоритети в областта на енергетиката могат да бъдат обобщени, както следва:

- повишаване на енергийната сигурност и диверсификация на доставките на енергийни ресурси;
- развитие на интегриран и конкурентен енергиен пазар;
- използване и развитие на енергията от ВИ, съобразно наличния ресурс, капацитета на мрежите и националните специфики;
- повишаване на енергийната ефективност чрез развитие и прилагане на нови технологии за постигане на модерна и устойчива енергетика;
- защита на потребителите чрез гарантиране на честни, прозрачни и недискриминационни условия за ползване на енергийни услуги.

Предвижданията на „Проект на генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе“ не са в противоречие с разгледаните цели в ИНПЕК.

✓ **Национална стратегия за адаптация към изменението на климата и План за действие до 2030 г.**

Националната стратегия за адаптация към изменението на климата и План за действие на Република България задава рамка за действия за адаптиране към изменението на климата (АИК) и приоритетни направления до 2030 г., като идентифицира и потвърждава необходимостта от действия за АИК както за цялата икономиката, така и на секторно ниво. Включените сектори са: „Селско стопанство“, „Биологично разнообразие и екосистеми“, „Енергетика“, „Гори“, „Човешко здраве“, „Транспорт“, „Туризъм“, „Градска среда“ и „Води“.

Основание за разработването на Стратегията за адаптиране и Плана за действие е, че България се намира в един от регионите, които са особено уязвими към изменението на климата (предимно чрез повишаване на температурата и интензивни валежи) и от нарастващата честота на свързаните с изменението на климата екстремни събития като суши и наводнения.

Очаква се всички сектори на икономиката да бъдат засегнати от прогнозираните промени. Тези промени ще засегнат допълнително обществото и неговите граждани, както и икономиката като цяло. Ефектът от изменението на климата не засяга всички хора и територии еднакво поради различните нива на експозиция, съществуващата уязвимост и адаптивните възможности за справяне. Рискът е по-голям за секторите на обществото и бизнеса, които са по-малко подготвени и са по-уязвими.

Общи стратегически цели за адаптация към изменението на климата:

- **Приобщаване и интегриране на адаптирането към изменението на климата** – включва укрепване на политиката и правната рамка за адаптиране и интегриране на съображенията за адаптация в национални и секторни планове.
- **Изграждане на институционален капацитет** – развиване на експертни познания, база от знания, мониторинг и изследвания за подкрепа на действията за адаптация.
- **Повишаване на осведомеността** – образование и информираност за климатичните промени и необходимите адаптационни мерки.
- **Изграждане на устойчивост** – управление на инфраструктурата и защита на природния капитал

Разработен е и пакет от стратегически цели за всеки сектор, в т.ч. и транспорт за да се отговори на конкретните им нужди от адаптиране. Те разглеждат общите аспекти в основните стратегически

цели.

Заложените в „Проект на генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе“ мерки и цели, са съобразени с основните принципи на Националната стратегия за адаптация към изменението на климата и План за действие на Р. България до 2030г.

✓ **Стратегия за преход към кръгова икономика на Република България за периода 2022 - 2027 г.**

Стратегията за преход към кръгова икономика е съобразена с пакета от мерки на Европейската комисия, насочени към стимулиране на прехода към кръгова икономика като двигател за глобална конкурентоспособност и устойчив икономически растеж. По този начин този документ се явява част от пакета мерки на правителството на Република България за преход към кръгова икономика на национално ниво. Стратегията е със срок на изпълнение 2022-2027 г. като има следните стратегически цели:

СЦ1 Зелена и конкурентоспособна икономика - Ефективността на ресурсите има икономически смисъл. Използвайки по-малко ресурси, по по-ефективен начин, България може да запази конкурентно предимство, да създаде зелен растеж, устойчиви работни места и да защити по-добре околната среда.

СЦ1.1. По-висока производителност на ресурсите

СЦ1.2. Нови бизнес модели

СЦ1.3. Свързаност в икономиката

СЦ1.4. България допринася за доставките на критични суровини

СЦ 2 По-малко отпадъци, повече ресурси - Целта е да се образуват все по-малко отпадъци, чрез насърчаване на дейности по повторна употреба, поправка, ремонт и преработка на продуктите. Ще се осигурят стимули за изграждането на центрове за повторна употреба в градовете

СЦ2.1. По-малко отпадъци

СЦ2.2. Повече възможности за устойчива употреба

СЦ2.3. Повече рециклирани отпадъци, по-качествени суровини

СЦ2.4. Без депонирани отпадъци

СЦ3 Икономика в полза на потребителите - Потребителите трябва да осъзнаят избора си и дългосрочните ефекти от него, за да може кръговата икономика да заработи в тяхна полза. Моделите на потребление, основани на наем и споделяне на стоки и услуги, или избора на продукти за многократна употреба, които подлежат на поправка, ще се подкрепят, доколкото те са наистина устойчиви и достъпни.

СЦ3.1. По-добре информирани потребители

СЦ3.2. Устойчиви модели на потребление

СЦ3.3. Социална зелена икономика

„Проект на генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе“ не влиза в противоречие със стратегията, в т.ч. за преход към кръгова икономика.

✓ **Национална рамка за приоритетни действия за Натура 2000 за периода 2021 - 2027г.**

Национална рамка за приоритетни действия за Натура 2000 за периода 2021 – 2027 г. (НРПД) представлява инструмент за стратегическо многогодишно планиране с цел осигуряване на всеобхватен преглед на необходимите мерки за управлението на мрежата „Натура 2000“ в България и свързаната с нея екологична инфраструктура. Включени са 74 административни и консервационни мерки за запазване и/или възстановяване на благоприятен природозащитен статус на естествените местообитания и видовете от интерес за България и Европейския съюз, като същевременно взема под внимание икономическите, социалните и културните изисквания, както и регионалните и местните особености. Финансирането на мерките се осигурява от Европейския

фонд за регионално развитие/Кохезионния фонд, Европейския земеделски фонд за развитие на селските райони, Европейския фонд за гарантиране на земеделието, Европейския фонд за морско дело и рибарство, Механизма за възстановяване и устойчивост и националния бюджет.

Стратегическият документ за „Натура 2000“ цели да обърне процеса на загуба на биоразнообразието, като дава приоритет на необходимите мерки за опазване на целеви видове и природни местообитания по Директивата за птиците и Директивата за местообитанията на територията на мрежата „Натура 2000“. Това допринася пряко за прилагането на политиката и законодателството на ЕС не само в областта на двете природозащитни директиви, но и по отношение на Стратегията за биоразнообразие до 2030 г., Европейския зелен пакт, Парижкото споразумение и Стратегията за горите на ЕС за опазване и адаптация на горите към климатичните промени.

Разработеният „Проект на генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе“ е съобразен с основните насоки и мерки на НРПД и не влиза в противоречие с него.

✓ **Национална програма за опазване, устойчиво ползване и възстановяване функциите на почвите (2020-2030 г.)**

Националната програма за опазване, устойчиво ползване и възстановяване функциите на почвите (2020 – 2030 г.) обхваща 10-годишен период на изпълнение и включва петгодишен план за действие и целта ѝ е опазване на почвените ресурси и тяхното устойчиво ползване, както и прилагане на добри практики за предотвратяване увреждането на почвите. Национална програма (2020 – 2030 г.) е програмен документ с дефинирани цели, приоритети и мерки за практическо приложение на държавната политика за опазване на почвените ресурси на национално, регионално и местно ниво.

Политиката за опазване на почвите в България се основава на следните принципи:

- екосистемен и интегриран подход;
- устойчиво ползване на почвите;
- превантивен контрол за предотвратяване или ограничаване увреждането на почвите и на техните функции;
- прилагане на добри практики при ползването на почвите;
- замърсителят плаща за причинените вреди;
- информираност на обществеността за екологичните и икономическите ползи от опазването на почвите от увреждане и мерките за опазването им.

Основни критерии при определяне на приоритетите в Национална програма за опазване, съгласно чл. 24, ал. 4 от ЗП, устойчиво ползване и възстановяване на почвите са:

- Устойчиво ползване на почвите като природен ресурс. - Опазване и подобряване на почвеното плодородие.
- Намаляване на вредните последствия върху почвите, предизвикани от природни процеси и явления, и антропогенни фактори.
- Предотвратяване и намаляване на риска за човешкото здраве и опазване на другите компоненти на околната среда.
- Спазване на принципите за устойчиво развитие, включително принципите на биологичното земеделие.
- Възстановяване на нарушените функции на почвите.
- Задължения, поети от държавата по международни актове, отнасящи се до почвите.

Изготвената Национална програма има ключова роля като ефективно средство за практическо

приложение на политиката по почвите, тъй като дефинира конкретни цели, приоритети и мерки за тяхното опазване, както за централните и местни институции, така и за обществените организации и гражданите в страната, а именно: подобряване на административния капацитет и ефективни правни инструменти свързана с опазване, устойчиво ползване и възстановяване на почвите; предотвратяване възникване на деградационни процеси, възстановяване и съхраняване функциите на почвите; устойчиво управление на почвите като природен ресурс и екологосъобразно земеползване; ангажиране на обществеността в процесите по управление, устойчиво ползване и опазване на почвите.

Предвижданията в „Проект на генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе“ са в съответствие с принципите на Националната програма.

✓ **Национална програма за контрол на замърсяването на въздуха (2020- 2030 г.)**

Националната програма за контрол на замърсяването на въздуха (2020 - 2030г.) е в изпълнение на чл.6 от Директива (ЕС) 2016/2284 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2016 година за намаляване на националните емисии на някои атмосферни замърсители, за изменение на Директива 2003/35/ЕО и за отмяна на Директива 2001/81/ЕО (Директива (ЕС) 2016/2284).

Основната цел на програмата е да изпълни задълженията за намаляване към 2020г. и 2030г. на общите годишни антропогенни емисии на следните замърсители на атмосферния въздух: серен диоксид (SO₂), азотни оксиди (NO_x), неметанови летливи органични съединения (НМЛОС), амоняк (NH₃) и фини прахови частици (ФПЧ_{2.5}), спрямо емисиите за определената в Директива (ЕС) 2016/2284 за базова 2005г.

Програмата включва целите, приложимите мерки, които трябва да доведат до намаляване на емисиите, сроковете за прилагането на мерките, необходимите финансови средства и отговорните институции. Предвидените мерки са в сектори, които са по-значими източници на емисии в атмосферния въздух, като селско стопанство, автомобилен транспорт и битово отопление.

Освен постигането на изискванията на Директива (ЕС) 2016/2284, намаляването на емисиите следва да допринесе за постигане на нормите за качество на атмосферния въздух (КАВ), тоест, постигане на нива на замърсяване, които не водят до значителни отрицателни въздействия и рискове за човешкото здраве и за околната среда.

Националната програма за контрол на замърсяването на въздуха ще допринесе за постигането и на други цели:

- Дългосрочната цел на ЕС за постигане на нива на КАВ в съответствие с насоките за КАВ, публикувани от Световната здравна организация;
- Целите на ЕС в областта на биологичното разнообразие и екосистемите в съответствие със Седмата програма за действие в областта на околната среда;
- По-добро взаимодействие между политиката на ЕС по отношение на КАВ и други политики на ЕС, по-специално политиките в областта на климата и енергетиката.

Предвижданията в „Проект на генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе“ в неговата цялост се очаква да доведат до положителни и постоянни въздействия в районите на терминалите, което от своя страна е в съответствие с постигането на по-горе разгледаните цели за КАВ на НПКЗВ.

1.2.3. Връзка на проекта на генералния план с регионални стратегически документи

✓ **Интегрирана териториална стратегия за развитие – Северен централен регион**

Интегрирана териториална стратегия за развитие на регион от ниво 2 е част от системата от документи за планиране на пространственото развитие, регламентирани със Закона за

регионалното развитие (ЗРР). Тя определя средносрочните цели, приоритети и перспективи за устойчиво интегрирано регионално и местно развитие на територията на съответния регион за планиране в съответствие с предвижданията на Националната концепция за регионално и пространствено развитие и другите секторни и хоризонтални политики, както и връзките му с други региони за планиране от ниво 2 в страната и в съседните държави в макрорегиона.

Съобразявайки се с разкритите основни дефицити и нужди за развитието на Северен централен регион като хармонична териториална общност с конкурентоспособна икономика и ускорен растеж, приобщаващо социално развитие и устойчив демографски потенциал, както и с целите на Националната програма „България 2030“, АНКПР и тематичните цели на кохезионната политика за периода 2021–2027 г., се определят следните стратегическите приоритети, фокусиращи политиките за развитие на региона:

СТРАТЕГИЧЕСКИ ПРИОРИТЕТ 1: Постигане на икономически подем и трансформация

СТРАТЕГИЧЕСКИ ПРИОРИТЕТ 2: Развитие на човешкия потенциал и постигане на социален растеж

СТРАТЕГИЧЕСКИ ПРИОРИТЕТ 3: Устойчиво териториално развитие и свързаност

Определените приоритети и основните дейности и мерки за реализирането им са насочени към подобряване на специфичните регионални потенциали и решаване на най-важните предизвикателства пред регионалното развитие.

Предвижданията в „Проект на генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе“ са в съответствие с ИТСР на СЦР като ще допринесе за постигането на ключовите приоритети и цели на стратегията.

✓ **Общи устройствени планове**

Проектът на генералния план попада на територията на четири области: Силистра, Русе, Велико Търново и Плевен, като за населените места, в които са разположени пристанищните и фериботни терминали има разработени общи устройствени планове, както следва:

- ОУП на община Русе е одобрен от Общински съвет Русе с Решение № 304, прието с Протокол № 14/ 19.11.2020 г. и обнародван на 12.01.2021 г. в ДВ, бр.3, в сила от 06.10.2021 г.;³
- ОУП на община Свищов в сила от 17.07.2020 г.⁴
- ОУП на община Силистра е в сила от 18.05.2023 г.⁵
- ОУП на община Никопол е одобрен от Общински съвет Никопол с Решение № 395/ 29.11.2018 г. и Решение № 399/ 19.12.2018 г., обн. ДВ, бр.7/ 22.01.2019 г. в сила от 20.02.2019 г.;⁶
- ОУП на община Гулянци е одобрен с Решение № 720/ 20.09.2019 г. на Общински съвет Гулянци, в сила от октомври 2020 г.;⁷
- ОУП на община Тутракан е в процедура по екологичната оценка (ЕО).

Основната цел на общите устройствени планове е осигуряване на оптимални условия за социално и пространствено развитие в нейните административно-териториални граници, на базата

³ <https://obshtinaruse.bg/obsht-ustroystven-plan-na-gr-ruse-2020>

⁴ <https://www.svishtov.bg/obsht-ustroystven-plan-na-obshtina-svishtov>

⁵ <https://silistra.egov.bg/wps/portal/municipality-silistra/administration/activities/architecture.and.urban.planning/general.plans>

⁶ <https://www.nikopol-bg.com/section-186-content.html>

⁷ <https://gulyantsi.bg/en/strategies-and-programs>

на пространствено-урбанистична концепция, основаваща се на ясни принципи и закономерности, като се създаде качествена урбанистична и пространствена структура за развитие на средата за живот, производството и земеделието, капиталови вложения на населението на общината, както и съхраняване на местната културна идентичност в близка и в по-далечна перспектива. ОУП разглеждат транспортната инфраструктура в съответната община, както и транспортната функция на река Дунав и потенциалът за развитие на транспорта, индустрията, земеделието и трансграничното сътрудничество, в т.ч. и бъдещите инвестиции, които се предвиждат за региона в сектора.

Мерките в „Проект на генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе“ са съобразени в предвижданията в по-горе описаните ОУП.

2 АСПЕКТИ НА ТЕКУЩОТО СЪСТОЯНИЕ НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ЕВЕНТУАЛНО РАЗВИТИЕ БЕЗ ПРИЛАГАНЕТО НА ПЛАНА

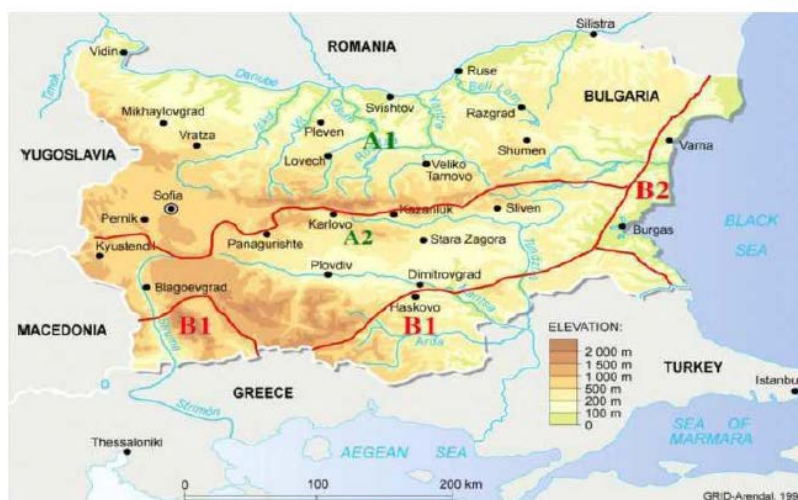
2.1. ТЕКУЩО СЪСТОЯНИЕ НА ОКОЛНАТА СРЕДА

2.1.1. КЛИМАТ И АТМОСФЕРЕН ВЪЗДУХ

2.1.1.1. КЛИМАТ

2.1.1.1.1. КЛИМАТИЧНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ В РАЙОНИТЕ НА РАЗГЛЕЖДАНИТЕ ПРИСТАНИЩНИ ТЕРМИНАЛИ

Територията на България спада към две климатични области: европейско-континентална и континентално-средиземноморска климатична области (източник: Л. Събев, Св. Станев, 1959; Ж. Гълъбов, 1982). Климатичните райони в България са представени на **Фигура 20** по-долу:



Фигура 2 Климатични области в България

А – Европейско-континентална климатична област

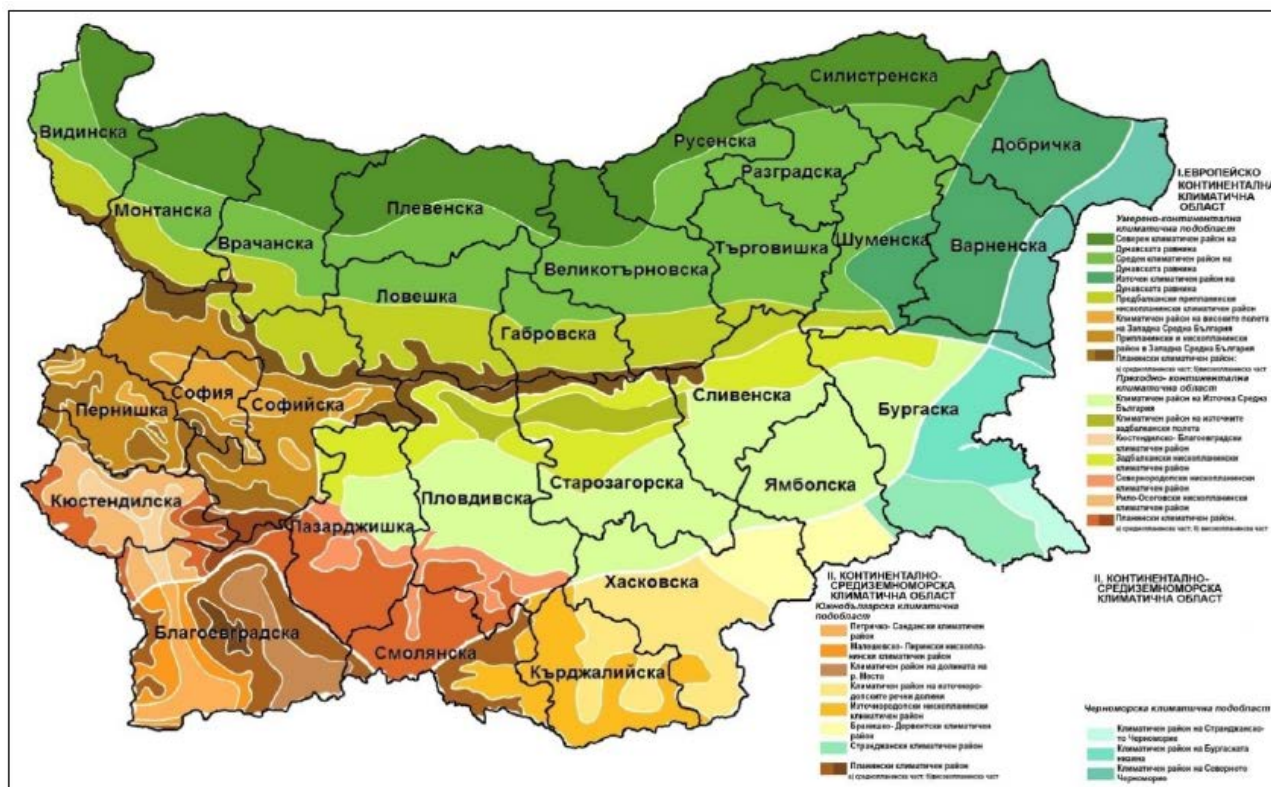
A1 – Умерено-континентална климатична подобласт A2 – Преходно-континентална климатична подобласт

В – Континентално-средиземноморска климатична област

B1 – Южнобългарска климатична подобласт B2 – Черноморска климатична подобласт

Фигура 20. Климатични области на територията на Р България

Територията на пристанище за обществен транспорт Русе попада в границите на Европейско-континенталната климатична област и умерено-континенталната климатична подобласт. Видно от **Фигура 21** по-долу, пристанищните терминали изцяло попадат в границите на един климатичен район от умерено континенталната климатична подобласт – Северен климатичен район на



Фигура 21. Климатични райони на територията на Р България

Северният климатичен район на Дунавската хълмиста равнина е с ясно изразен умерено-континентален климат.

Средната месечна температура през най-студения месец в годината, януари, е между 1,5 - 2,8°C под нулата, като в някои зимни дни температурите достигат и до минус 20-25°C. Пролетта настъпва сравнително рано. Средната денонощна температура на въздуха преминава устойчиво над 5°C около 12 март и над 10°C в началото на април. Средната месечна температура за централния пролетен месец април е около 12°C. Лятото е топло, със средни юлски температури около 23°C. При по-интензивни летни затопляния максималните температури достигат средно до 29,1 - 29,6°C, като при определени условия температурата на въздуха може да достигне и до 42,4°C. Есенното понижение на температурите е малко по-бързо в сравнение с пролетното повишение, като средните месечни температури за централния есенен месец октомври са с около 0,5°C по-ниски отколкото априлските. Температурата на въздуха спада устойчиво над 10 градуса средно в края на октомври и под 5 градуса в края на ноември.

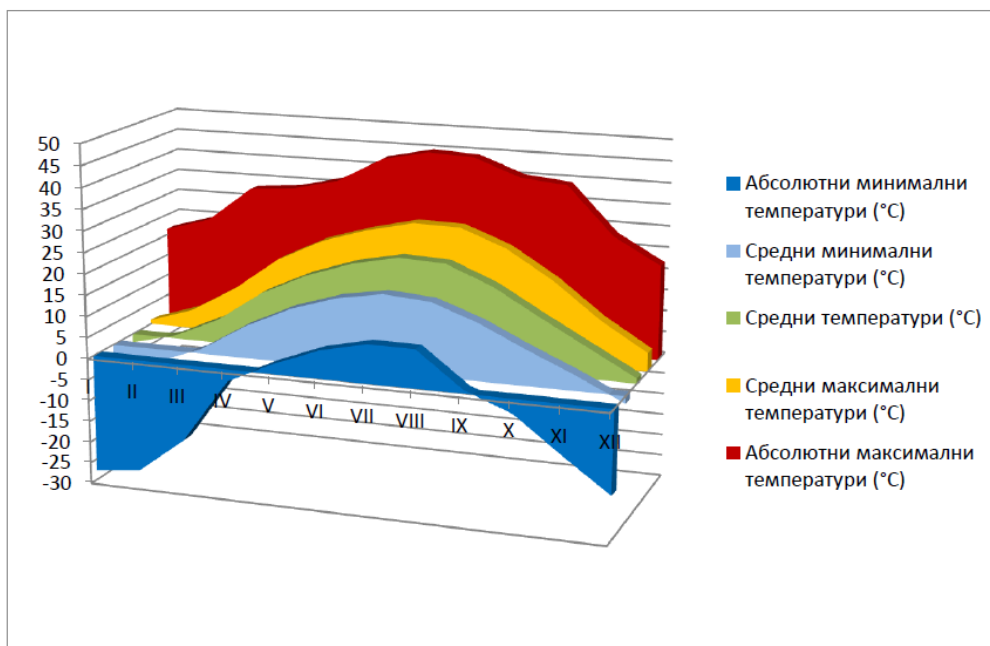
Годишният валеж в района е около 600 mm, като е един от най-ниските в страната и е неравномерно разпределен през годината. Максимумът на валежите е юни – около 80 mm, а минимумът е през февруари - 32 mm. Средно през годината има около 85 дни с валежи, като най-голям е техният брой през май-юни, а най-малък през август-септември. През зимните месеци има средно 6-7 дни с валеж, като в 4-5 от тях валежите са от сняг. Минимумът на влажността е през август и е 62-63%.

Преобладават ветрове от запад и северозапад. Средната месечна скорост на вятъра има добре изразен годишен ход. Най-ветровито е времето през зимата и началото на пролетта, като максимумът на скоростта на вятъра е през април, когато средната месечна скорост на вятъра е около 3 m/s, а процента на затишие е около 14-20%. Най-малки средните месечни скорости на вятъра са в края на лятото и началото на есента, около 2 m/s, с максимум на случаите с тихо време през октомври - 23%.

Климатични характеристики за района на община Русе

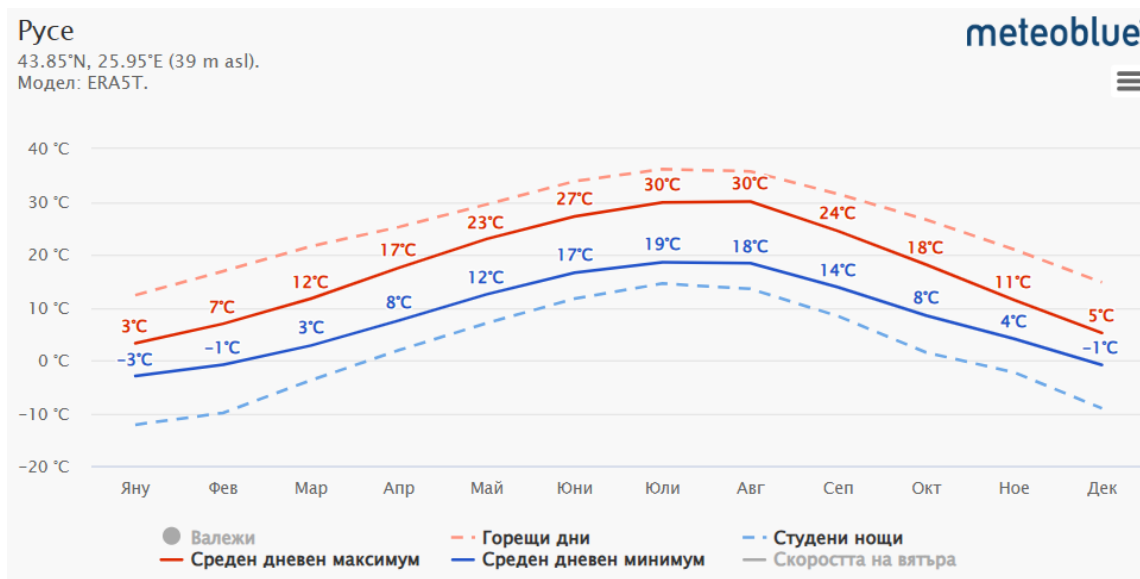
Температура на въздуха

Районът на град Русе се характеризира със студена зима, тогава настъпват силни застудявания (абсолютна минимална температура -27.7°C през януари), а през лятото - големи горещини (абсолютна максимална температура $+44.7^{\circ}\text{C}$ през юли). Средната денонощна амплитуда е от 6.0°C през декември до 12.6°C през август. Средногодишната температура е 12.1 градуса. Температурният ход за гр. Русе е показан на **Фигура 22**.

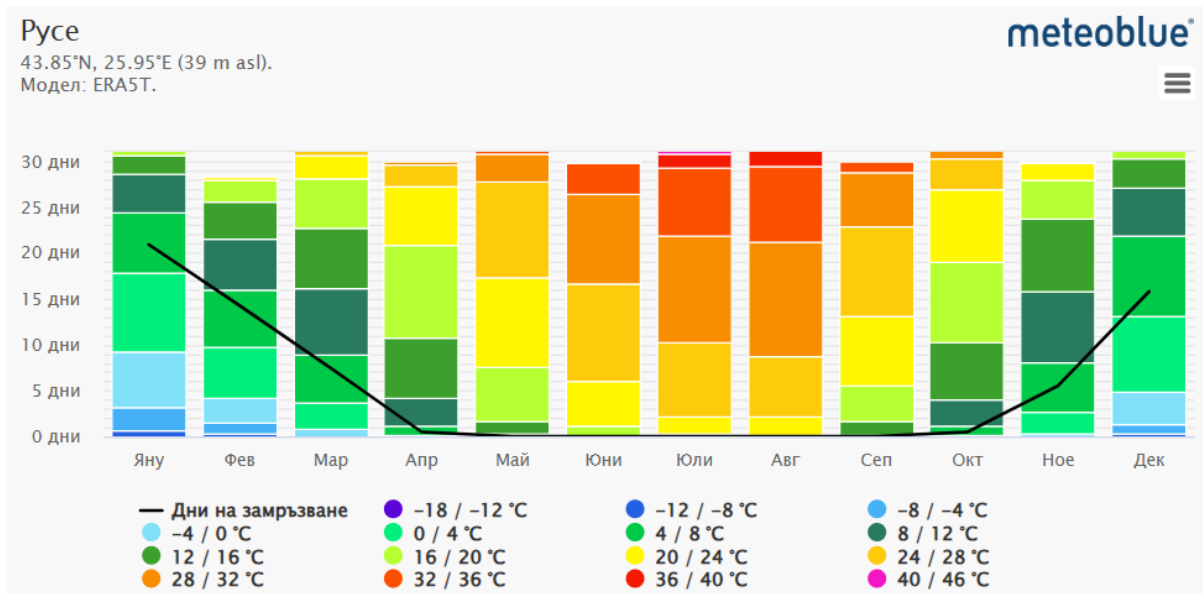


Фигура 22. Температурен ход в гр. Русе през периода 1931-1970 г.

Информация за среднодневните максимум и минимум, както и за дните на месечна база, в които са достигнати определени температурни стойности, могат да се видят на **Фигура 23** и **Фигура 24** по-долу.



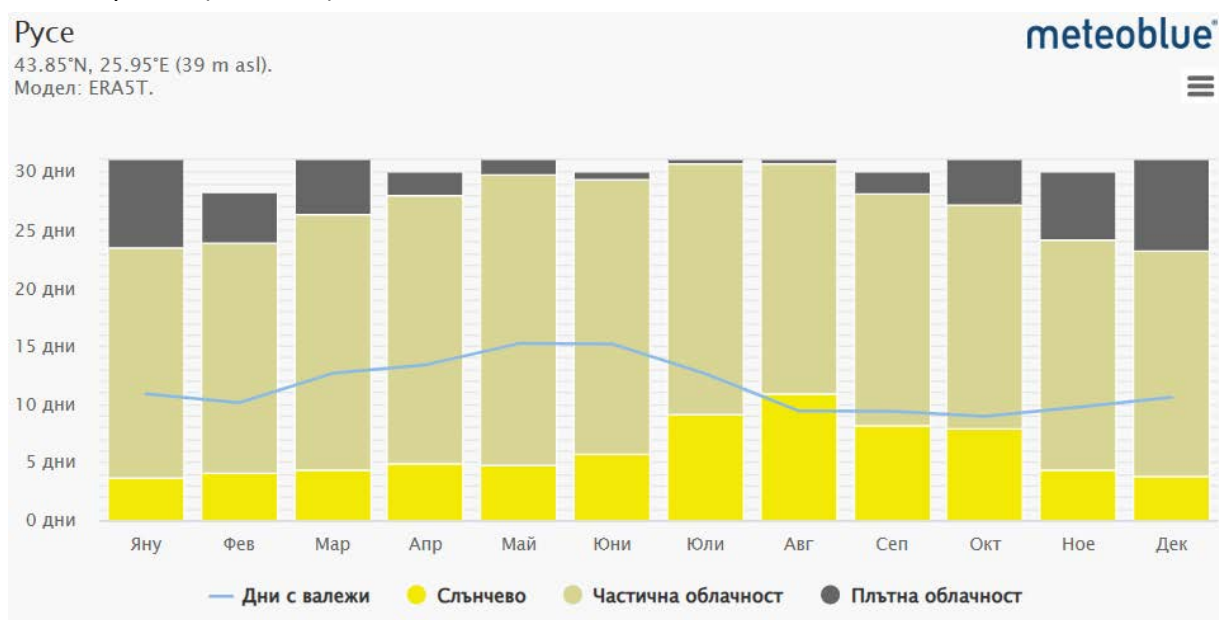
Фигура 23. Среднодневен максимум и минимум на температурите за гр. Русе за последните 30 години



Фигура 24. Дни на месечна база, в които са достигнати определени температурни стойности за гр. Русе за последните 30 години

Облачност

Средно годишно общата облачност за Русе е 5.4 бала, като най-висока е тя през зимата и пролетта, когато достига 7.3 бала, и най-ниска през лятото - 3 бала, което съвпада с максимумът на слънчевото греене (210 часа).



Фигура 25. Среден брой по месеци слънчеви дни, с разкъсана облачност и облачни и валежни дни за гр. Русе за последните 30 години

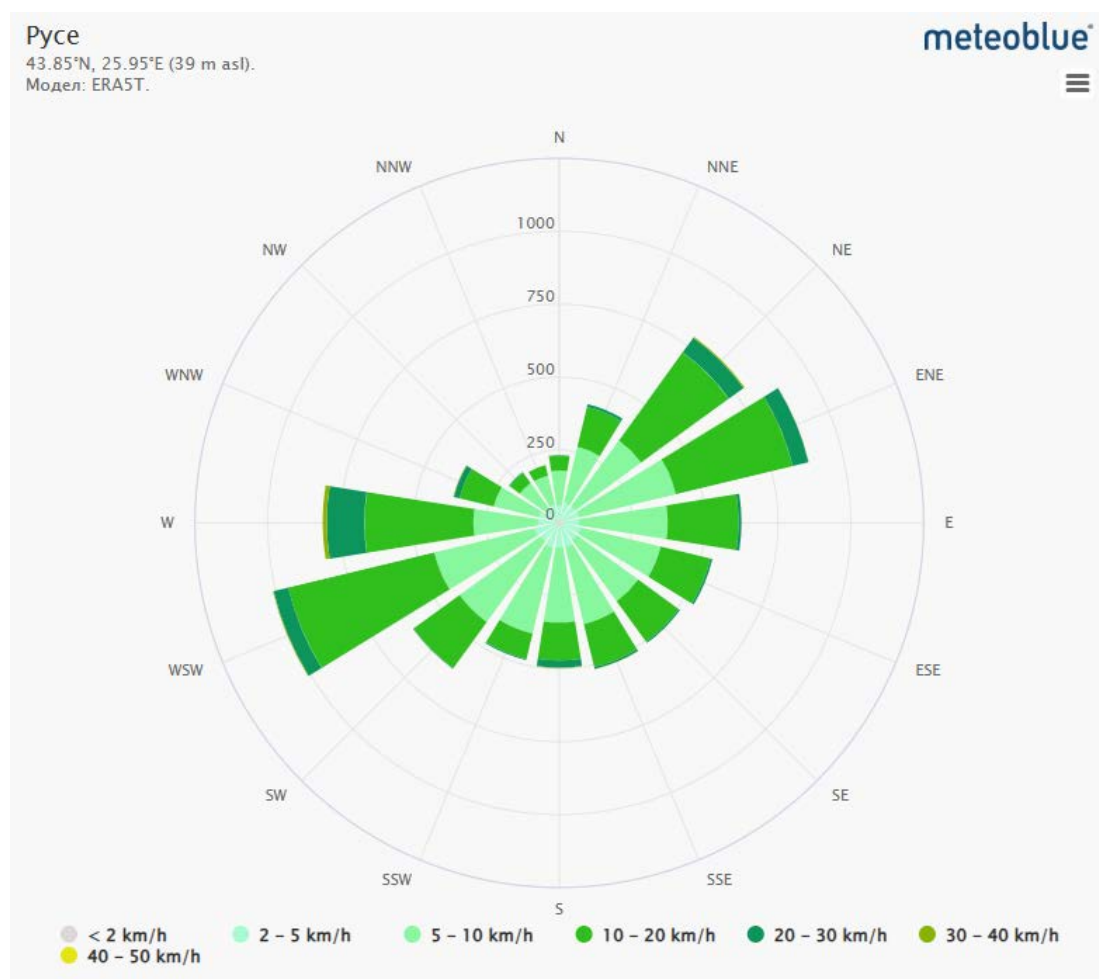
Атмосферна (обща и локална) циркулация и ветрове

За района на Русе антициклоналната циркулация през студената част на годината създава условия за радиационни инверсии и образуване на мъгли.

Средната скорост на вятъра по данни на станцията в Русе е 4.6 m/s. Тя е най-висока през месеците март и април (5.3 m/s) и най-ниска през месец септември и ноември (около 3.9 m/s). Относителният дял на „тихото време“ е 24.4%.

За района на община Русе скорости на вятъра в интервала 1 ÷ 5 m/s има в около 80% от времето, като най-много те са от изток. Ниските скорости характеризират много ниския потенциал

на полето на вятъра за пренасяне на замърсители на далечни разстояния. Следват ги скоростите между 6 и 10 m/s в 12% от годината, докато най-нисък е делът на скорости над 20 m/s само в 0.15 % от случаите. Преобладаващите ветрове са предимно от североизточната четвърт на хоризонта около 28% , има също така и силна югозападна компонента около 27%. Ветровете от северно и южно направление са със значително по-ниска честота. Преобладаващите ветрове за района са по поречието на река Дунав. На близостта на реката се дължи и сравнително малкият процент „тихо време“.



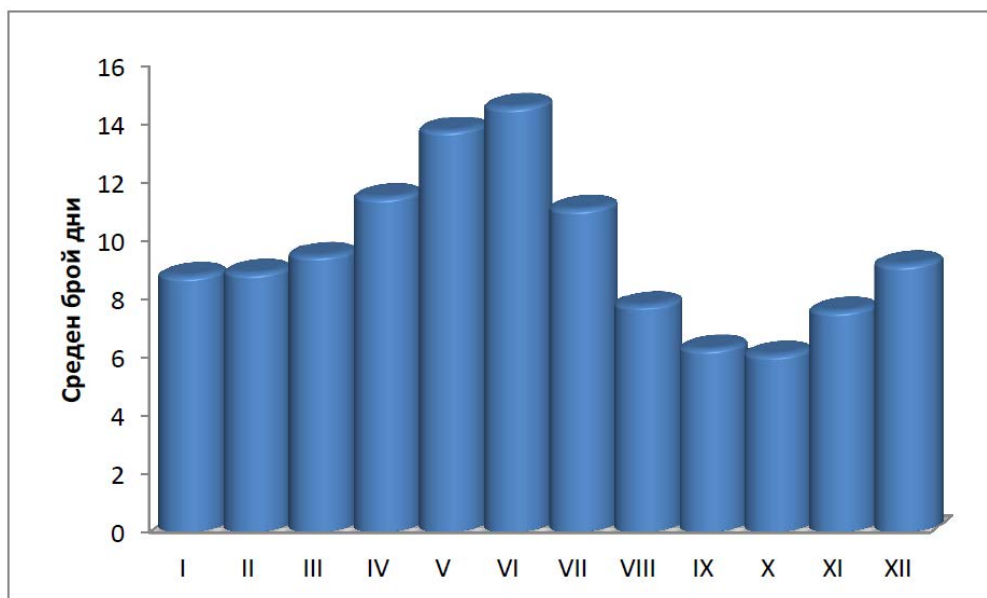
Фигура 26. Многогодишна роза на вятъра за станция Русе

Мъгла

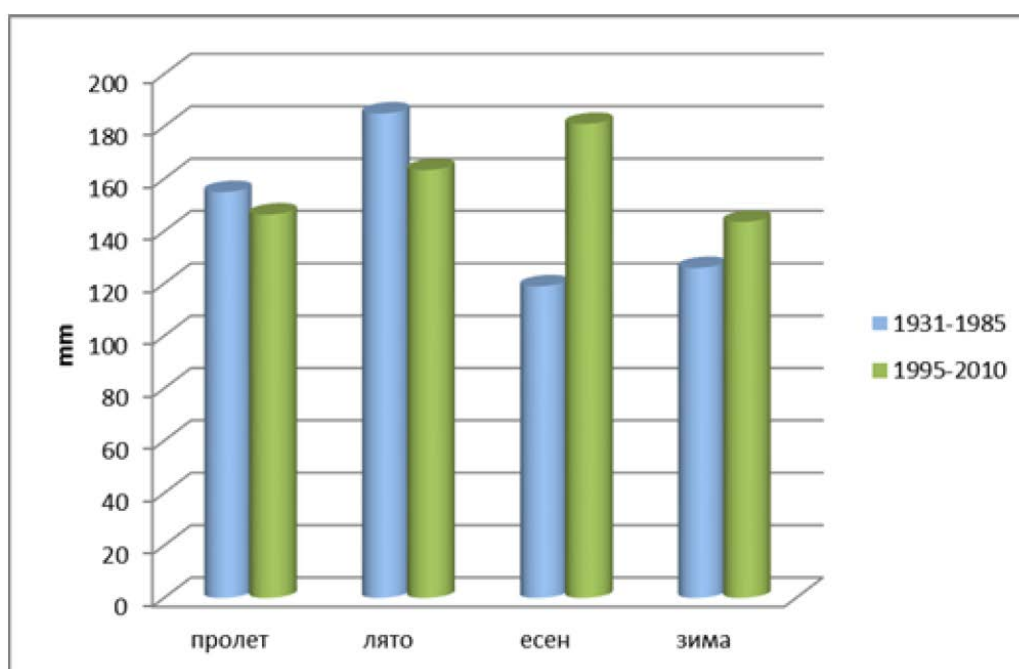
Максимумът на мъглите за района е през декември (11.5 дни с мъгла) и януари (10.8 дни с мъгла). Минимум (пълно отсъствие) е през топлите летни месеци, когато рано сутрин преди изгрев, поради разликата между температурата на студените води на реката и топлият въздух над нея се наблюдава намалена видимост по поречието ѝ, която се подобрява веднага след изгрева. Мъглите, които продължават повече от един ден, са характерни за зимния период.

Валежи

За периода от 1931 до 1985 г. средните годишните валежи са 585 mm, а от 1995 до 2010 г. възлизат на 634 mm, което е около средните за страната. В отделни години тези стойности са се движили в границите от 340 до 780 mm. Средният брой на дните с валежи по месеци е показан на **Фигура 27**. Годишната стойност на дните с валежи достига 112, което е около 30% от дните в календарната година. Изменението на сезонните валежи в ст. Русе е дадено на **Фигура 28**.

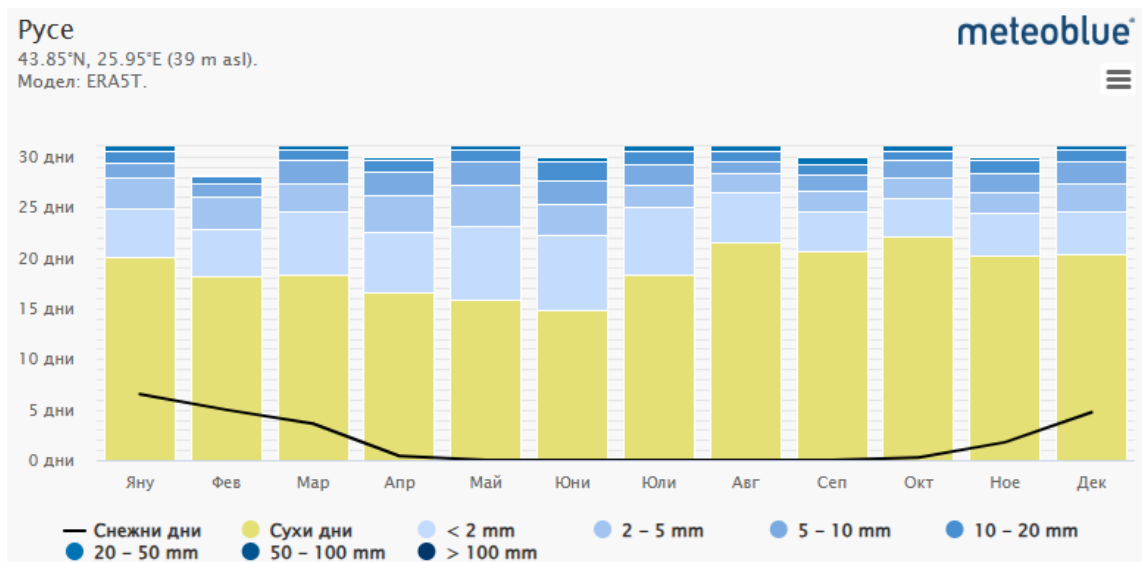


Фигура 27. Среден брой на дните с валежи по месеци за станция Русе



Фигура 28. Изменение на сезонните валежи в станция Русе

Данни за броя на дните от месеца, в които е достигнато определено количество валежи, за последните тридесет години, може да се види на [Фигура 29](#).



Фигура 29. Брой на дните през всеки месец с достигнато конкретно количество валежи

Снежна покривка

За община Русе средната снежната покривка е с дебелина около 14 cm, а средният годишен брой на дните със снежна покривка е 63.

Относителна влажност на въздуха

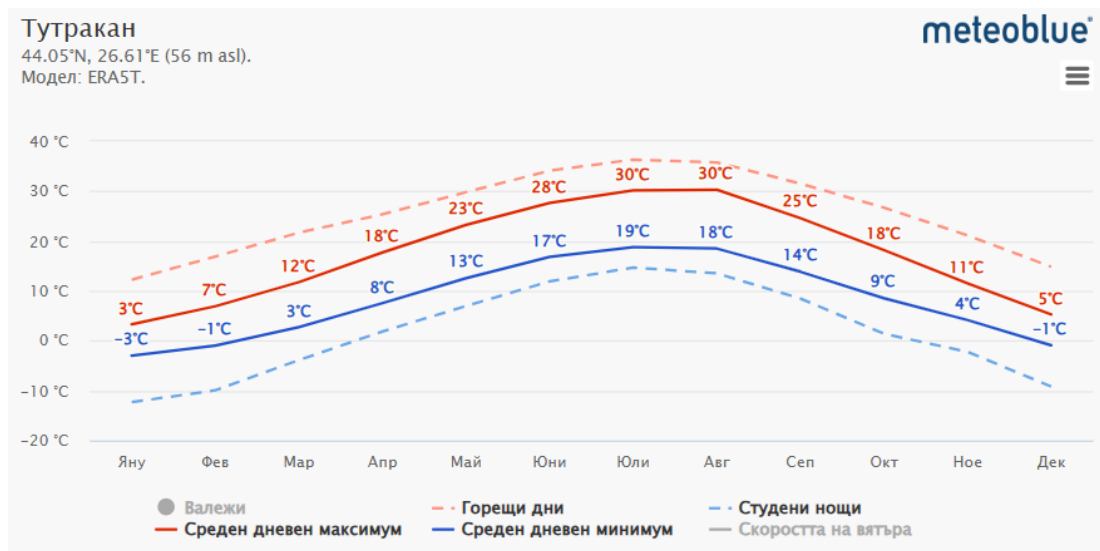
Средно годишно относителната влажност на въздуха в гр. Русе е висока - в границите 60 – 85 % RH, като тя е най-висока през януари и декември около 85 % RH. Минимумът на влажността е през август (около 50 % RH). Средните месечни температури на въздуха през този летен месец са близки до максималните и се проявява добре изразено засушаване на почвата, което възпрепятства обогатяването на въздуха с влага. Освен това през август честотата на нахлуванията на свеж и влажен атлантически въздух е сравнително малка.

Климатични характеристики за района на община Тутракан

Температура

В тази климатична област през зимата настъпват силни застудявания, а през лятото - големи горещини. През най-студения месец на годината - януари, средномесечната температура е -1.8°C , а през най-топлия месец - юли, средномесечната температура е 23.7°C . Средната годишна температура е 11.8°C . В тази част на Дунавската равнина се проявява една от най - големите за България средни годишни температурни амплитуди - 25.5°C .

На следната фигура е представена графика на средните температури за територията на община Тутракан.



Фигура 30. Средни температури за последните 30 години на територията на община Тутракан

Валежи

На територията на Тутраканската низина средните годишни валежи възлизат на 540 mm, което е близко до средните за България 600 mm. Валежите се характеризират с летен максимум от 181 mm (юни - 85 mm) и зимен минимум от 101 mm (февруари - 26 mm). Твърди валежи падат през периода декември-март – виж **Фигура 31**.



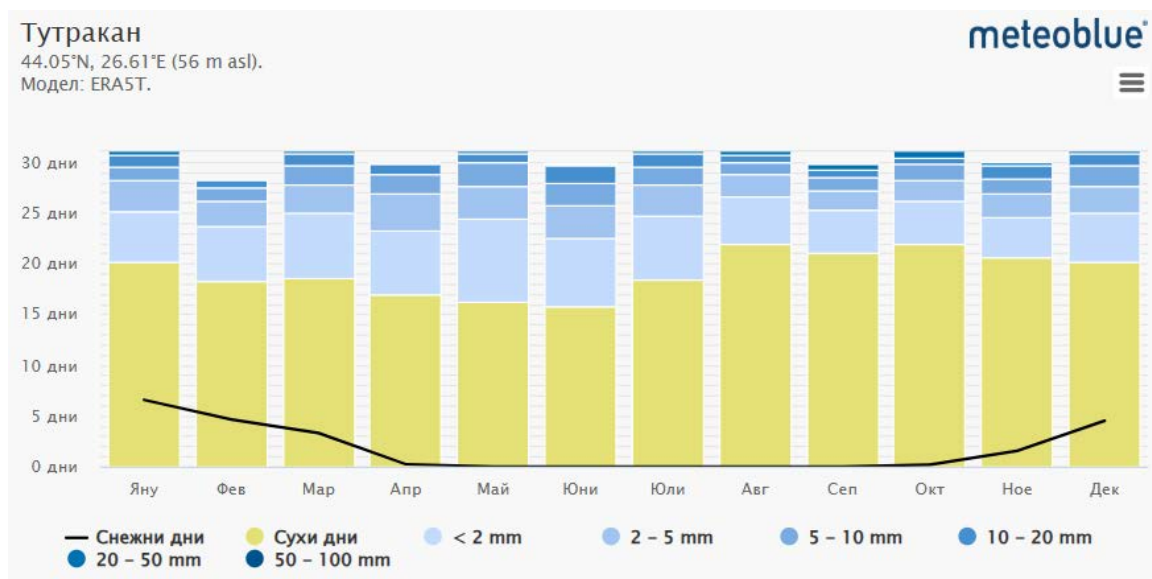
Фигура 31. Разпределение на количеството валежи по месеци

Брой на дните с валежи, средномесечен, е представен на следната **Фигура 33**.



Фигура 32. Брой дни с валежи за гр. Тутракан

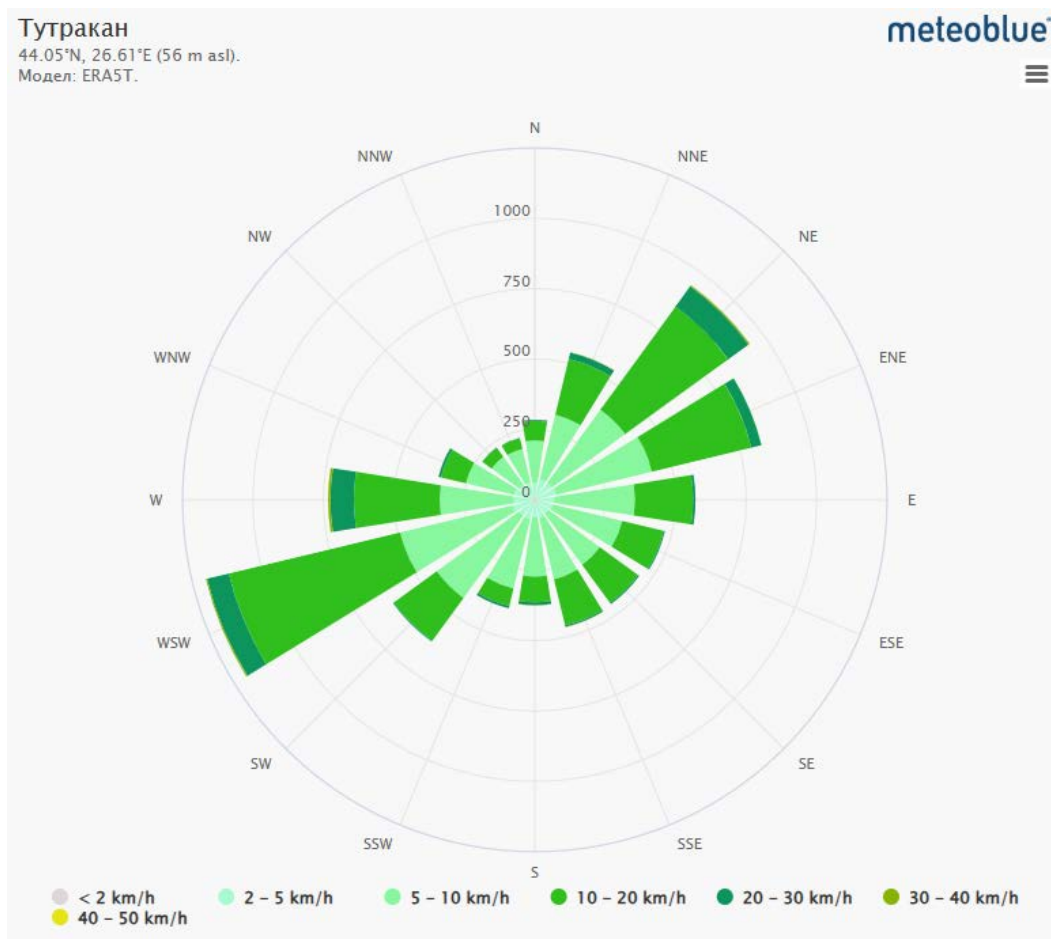
Фигура 33 показва броя на дните от месеца, в които е достигнато определено количество валежи в община Тутракан.



Фигура 33. Брой дни с достигнато определено количество валежи

Атмосферна (обща и локална) циркулация и ветрове

На територията на общината преобладаващи са североизточните и югозападни ветрове. Розата на вятъра за района е дадена на **Фигура 34** по-долу.



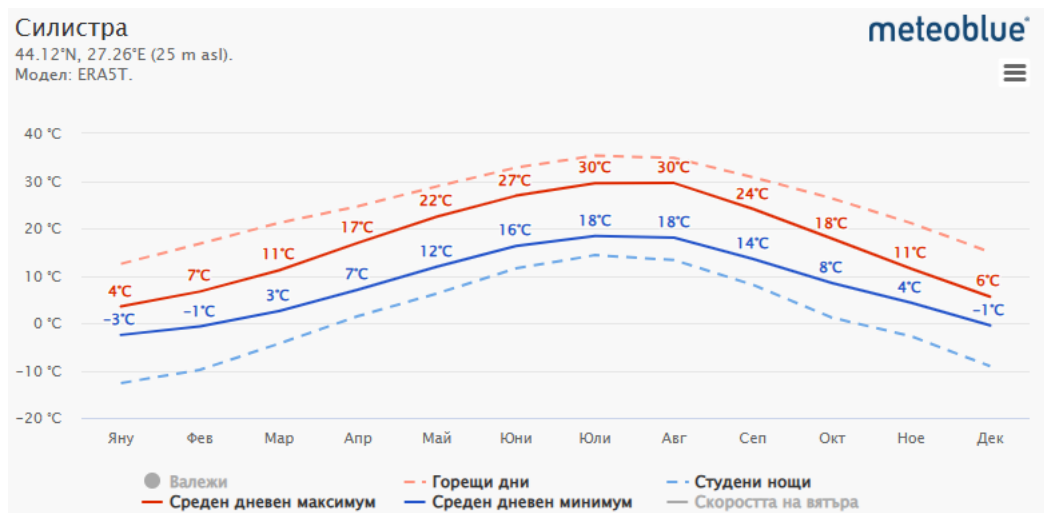
Фигура 34. Многогодишна роза на вятъра за гр. Тутракан

Климатични характеристики за района на община Силистра

Температура на въздуха

Характерно за района на Силистра е горещото лято, ранното настъпване на пролетта и силното застудяване през зимата. Абсолютната минимална температура достига -32°C , а максималната до 40.4°C (през 1927 година). Средногодишната температура на въздуха е 11.6°C . Устойчивото задържане на температурата на въздуха над 10°C започва през първата десетдневка на април и продължава до края на октомври – около 200 дни.

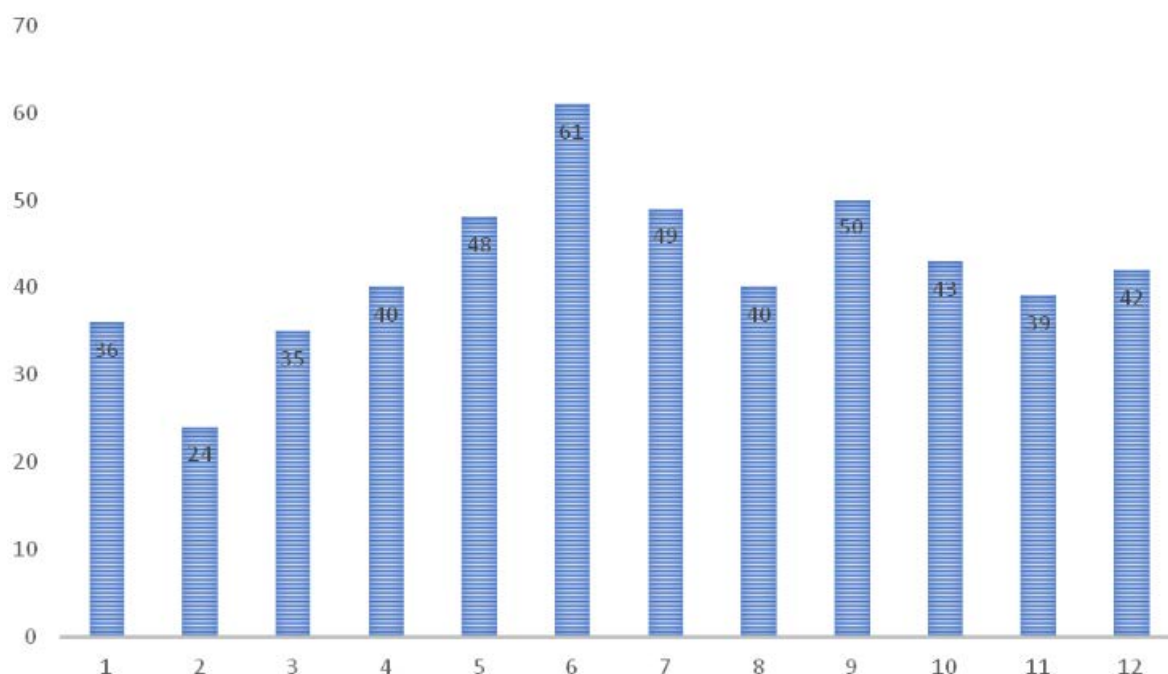
На **Фигура 35** по-долу могат да се видят средната максимална дневна температура за всеки месец за Силистра, както и средната минимална дневна температура. Горещите дни и студените нощи (пресечени червени и сини линии) изразяват средната дневна температура в най-топлия ден и средната-нощна температура в най-студената нощ от месеца за последните 30 години.



Фигура 35. Средни температури по месеци за гр. Силица

Валежи

Валежите в района са неравномерно разпределени и недостатъчни, като най-големи количества падат през пролетните и ранните летни месеци, а най-малко – през зимата. Средногодишното количество е 547 l/m^2 - виж **Фигура 36**, което е под средното за страната. Снежната покривка се задържа 50 – 60 дни с дебелина 16 – 30 cm.



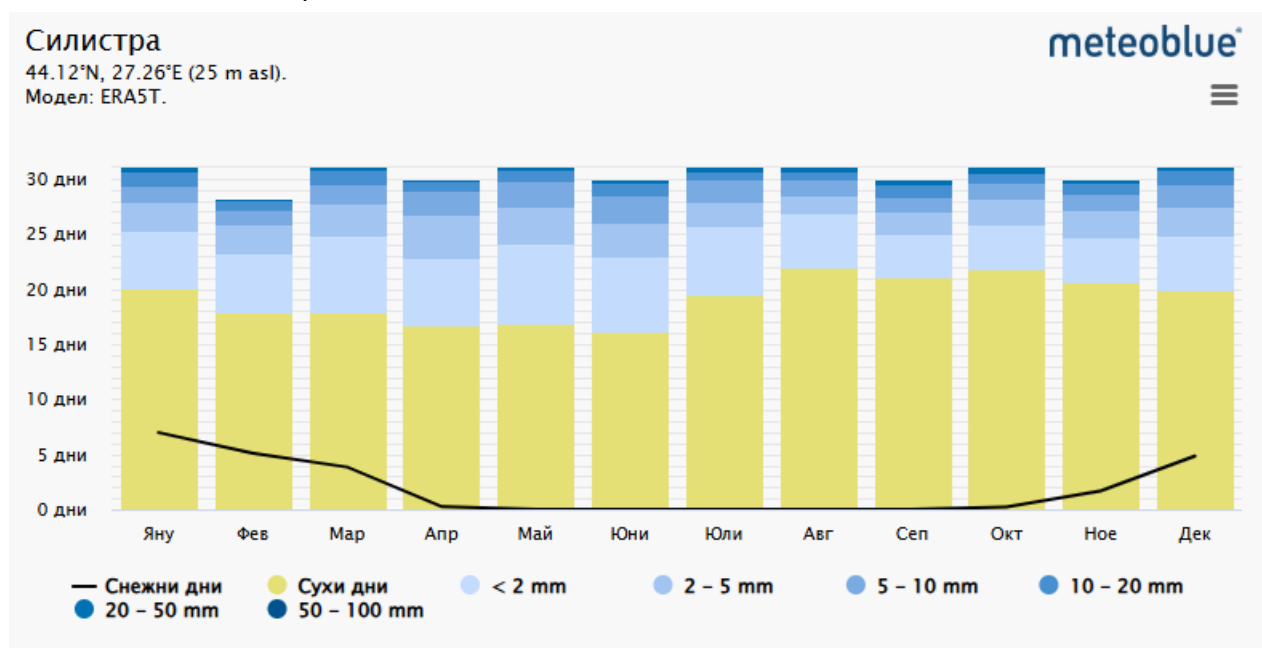
Фигура 36. Количество валежи в l/m^2 за района на гр. Силица

Брой на дните с валежи, средномесечен, е представен на следната **Фигура 37**.



Фигура 37. Брой дни с валежи за района на Силистра

Фигура 38 показва броя на дните от месеца, в които е достигнато определено количество валежи в община Силистра.



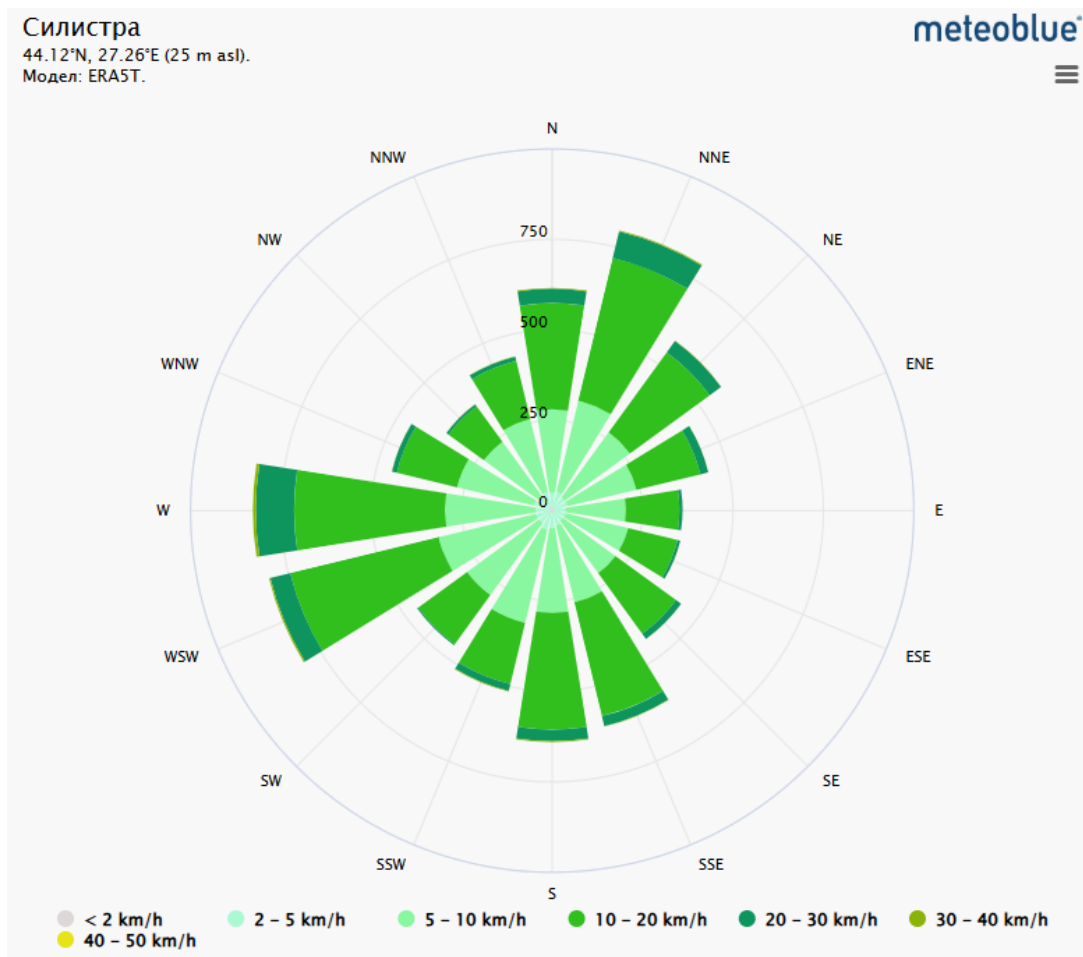
Фигура 38. Брой дни с достигнато определено количество валежи за община Силистра

Мъгли и видимост

Средно 26 дни от годината в района на гр. Силистра са с видимост под 1000 m.

Атмосферна (обща и локална) циркулация и ветрове

Преобладаващия вятър в района е с посока север и запад-югозапад. Многогодишната роза на вятъра за гр. Силистра е дадена на **Фигура 39**.



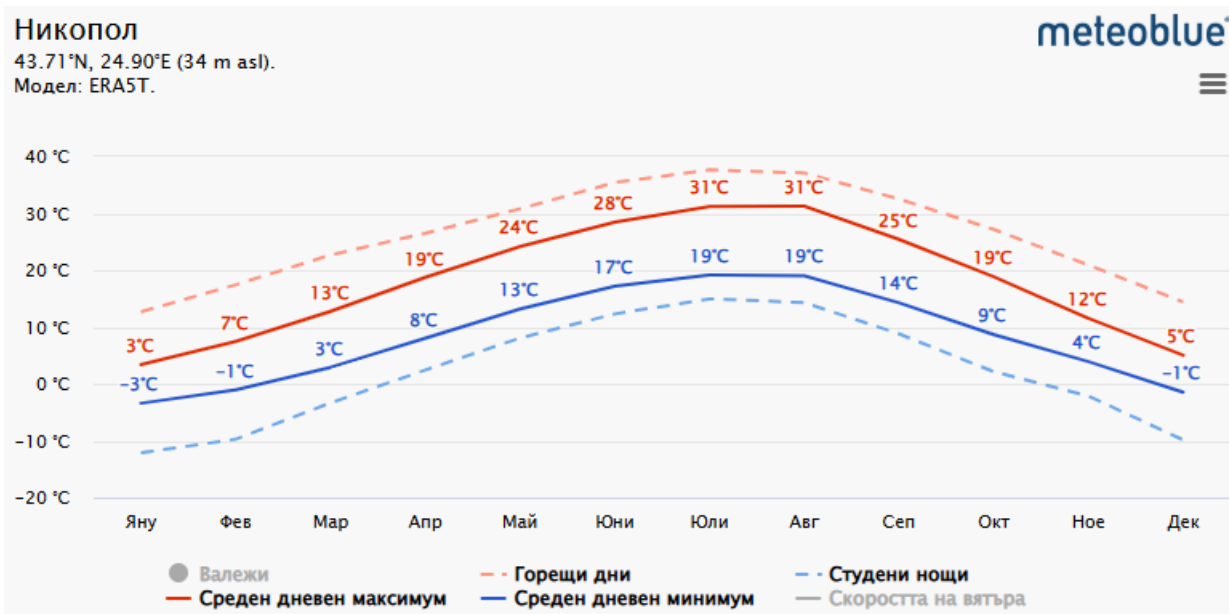
Фигура 39. Многогодишна роза на вятъра за гр. Силистра

Климатични характеристики за района на община Никопол

Температура на въздуха

Откритостта откъм север и северозапад дава възможност за нахлуване на континентални въздушни маси през зимата. В низините максималната температура достига 33-38 градуса, а минималната до 25-28 градуса под нулата. До началото на последното столетие средно годишна температура варира от +10 до +11°C. За периода 2000-2016 средно годишната температура е 12,63°C, т.е. налице е тенденция към повишаване.

На **Фигура 40** по-долу могат да се видят средната максимална дневна температура за всеки месец за района на град Никопол, както и средната минимална дневна температура.

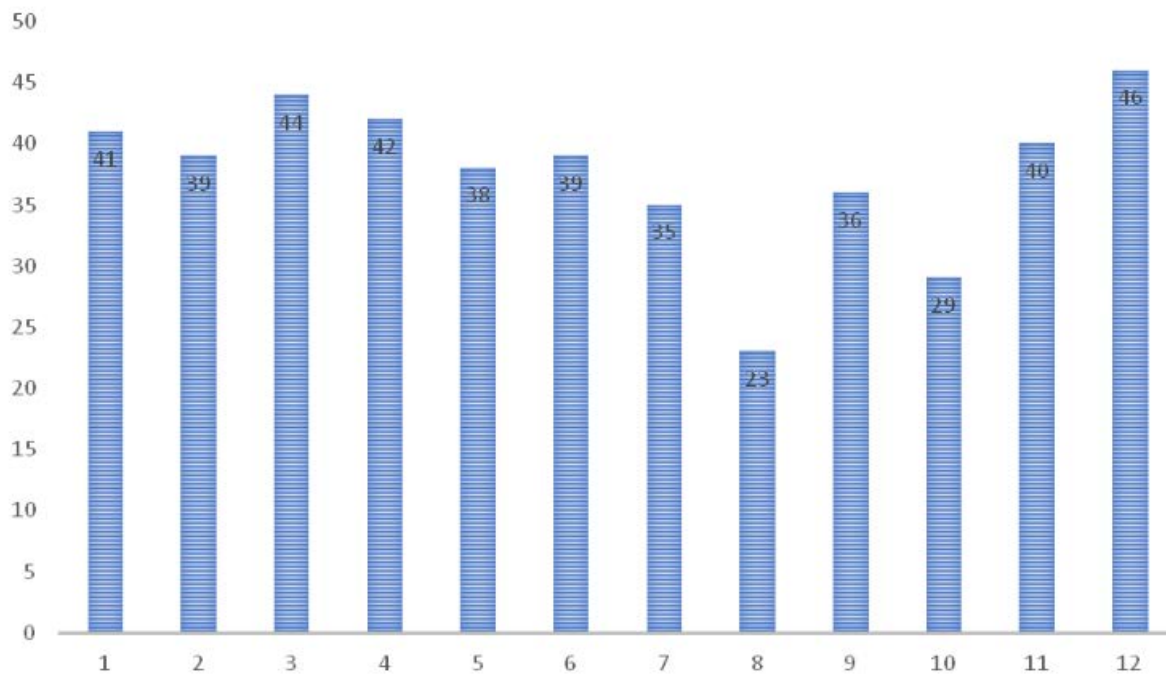


Фигура 40. Средни температури по месеци за гр. Никопол

Горещите дни и студените нощи (пресечени червени и сини линии на фигурата по-горе) изразяват средната дневна температура в най-топлия ден и средната-нощна температура в най-студената нощ от месеца за последните 30 години.

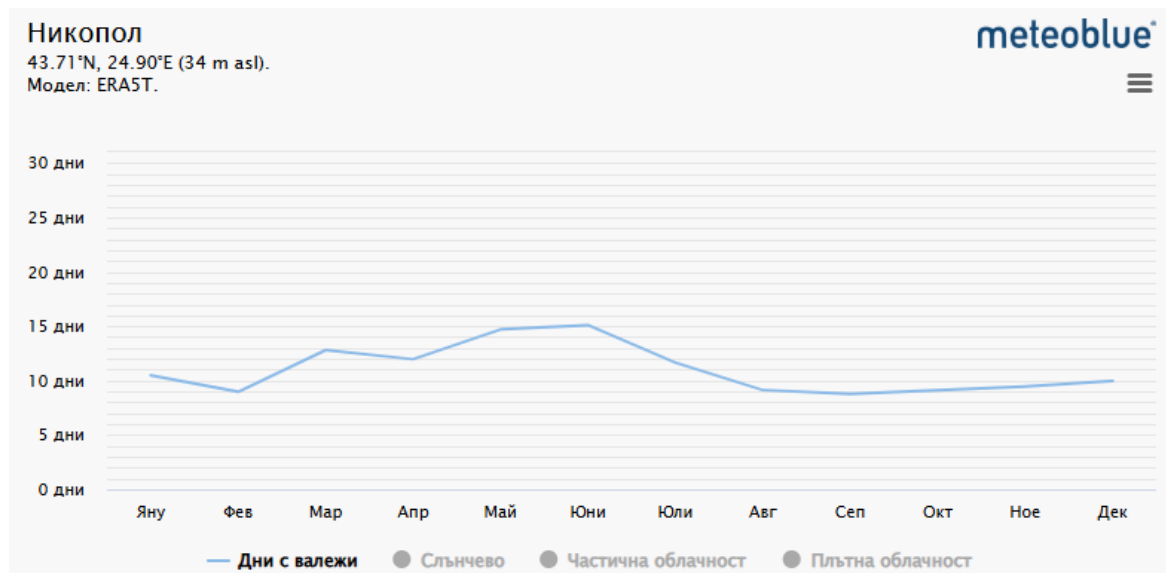
Валежи

Годишният ход на валежите в Никопол е с максимум през май, юни и юли и минимум през януари и февруари. Общата годишна сума на валежите е между 413 l/m² и 848 l/m² – виж **Фигура 41** по-долу. Те са неравномерно разпределени.



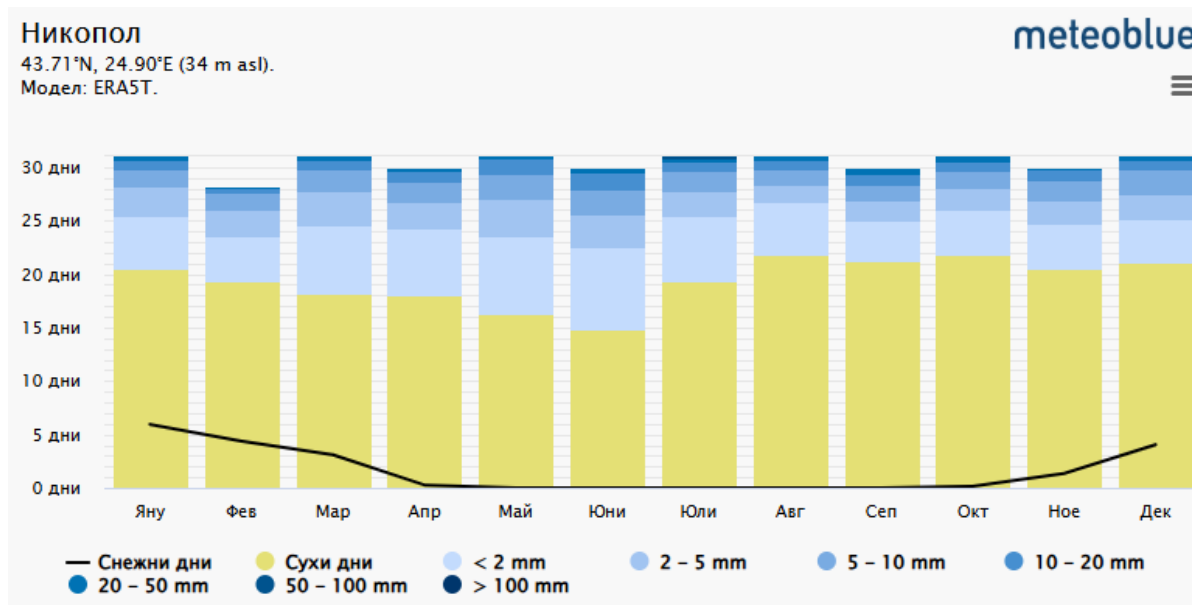
Фигура 41. Количество валежи в l/m² за района на гр. Никопол

Брой на дните с валежи, средномесечен, е представен на следната фигура **Фигура 42**.



Фигура 42. Брой дни с валежи за района на гр. Никопол

Фигура 43 показва броя на дните от месеца, в които е достигнато определено количество валежи в община Никопол.



Фигура 43. Брой дни с достигнато определено количество валежи за община Никопол

Броят на дните със снежна покривка е най-голям през януари – средно около 4 дена.

Мъгли и видимост

Мъгли започват да се появяват още в края на септември и продължават през зимните месеци. Близостта на р. Дунав създава условия за появата на мъгли в района, като техния брой средногодишно достига до 38 дни. Мъглите, които продължават повече от един ден, са характерни за зимния период.

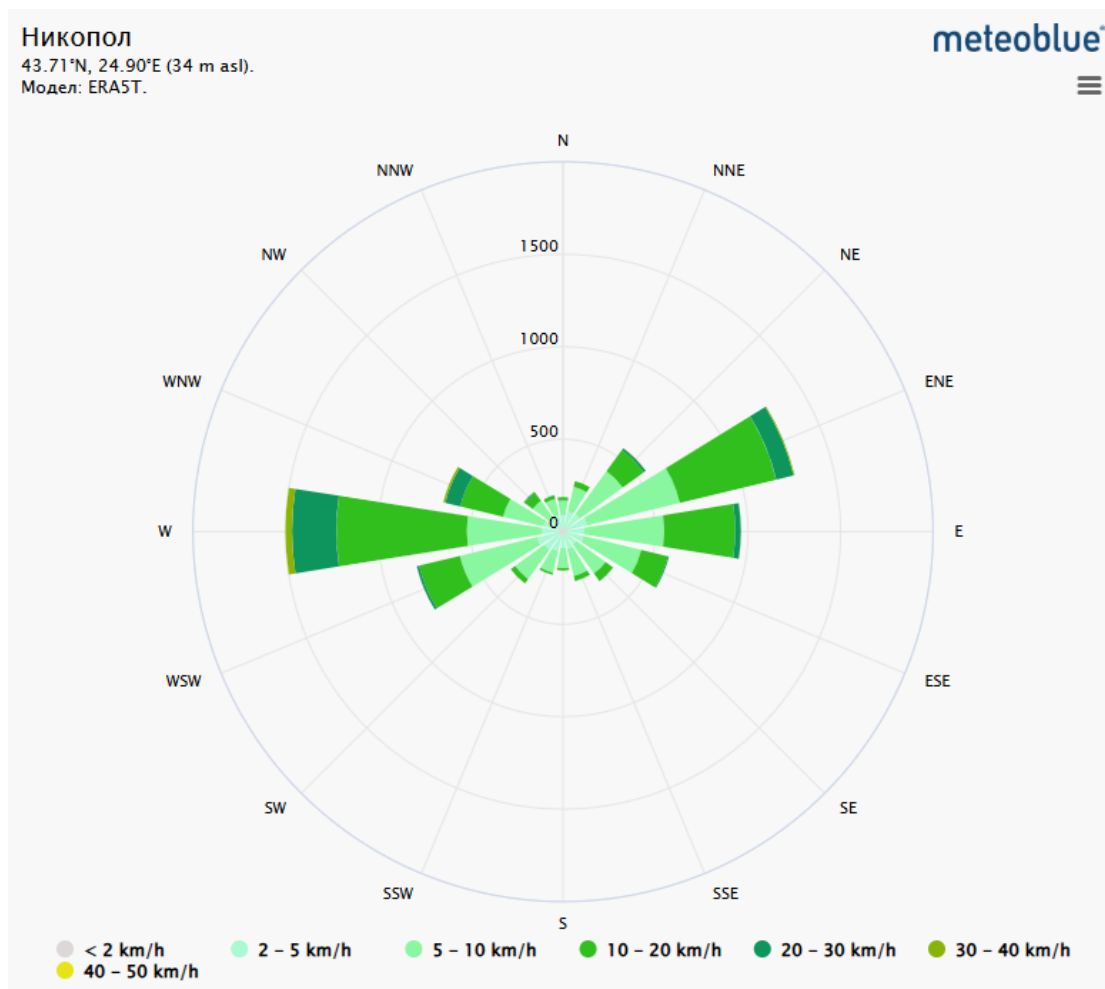
Атмосферна (обща и локална) циркулация и ветрове

В района на град Никопол преобладаващи (по посока) са западните и източните ветрове. Приземният вятър може да се охарактеризира като едно доста постоянно течение от запад-северозапад. Тази посока на вятъра съответства на преобладаващия зонален процес на въздушните маси над Европа и оттам - над Балканския полуостров.

Източните ветрове имат по-малка скорост от западните (западните средно 4 - 6 m/s, а източните 3 - 4 m/s). При подходяща синоптична обстановка възможно е максималната скорост на

вятъра да достигне 35 m/s. Понякога духат и южни ветрове (фьон), които са топли, сухи, поривисти и понякога твърде силни.

Многогодишната роза на вятъра за гр. Никопол е дадена на **Фигура 44**.



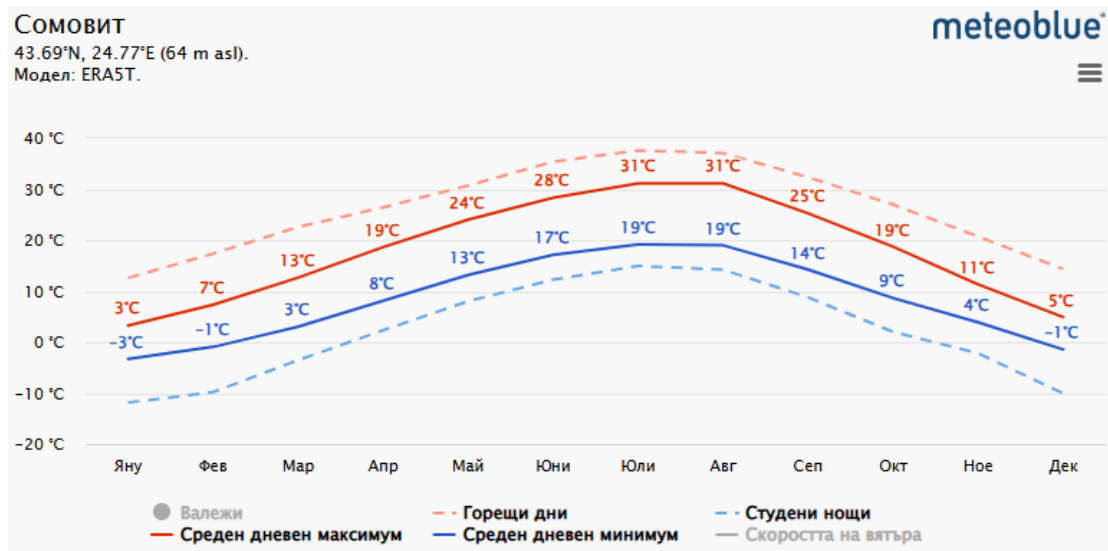
Фигура 44. Многогодишна роза на вятъра за гр. Никопол

Климатични характеристики за района на с. Сомовит

Температура на въздуха

Сомовит е село, разположено в границите на община Гулянци. Средните температури за месец януари са между -2 °C и 5 °C (среднодневен минимум и максимум), а за месец юли и август са между 17 °C и 31 °C. Горещите дни (средна дневна температура) достигат 38 °C в най-топлите дни през месец юли и август, а студените нощи (средна нощна температура) достигат -10 °C в най-студените нощи за последните 30 години. Средните валежи са с максимум от близо 50 mm за месец декември и минимум от около 20 mm за месец август и сравнително близки до максимума стойности за месеците март и април.

На **Фигура 45** по-долу могат да се видят средната максимална дневна температура за всеки месец за района на Сомовит, както и средната минимална дневна температура. Горещите дни и студените нощи (пресечени червени и сини линии) изразяват средната дневна температура в най-топлия ден и средната-нощна температура в най-студената нощ от месеца за последните 30 години.

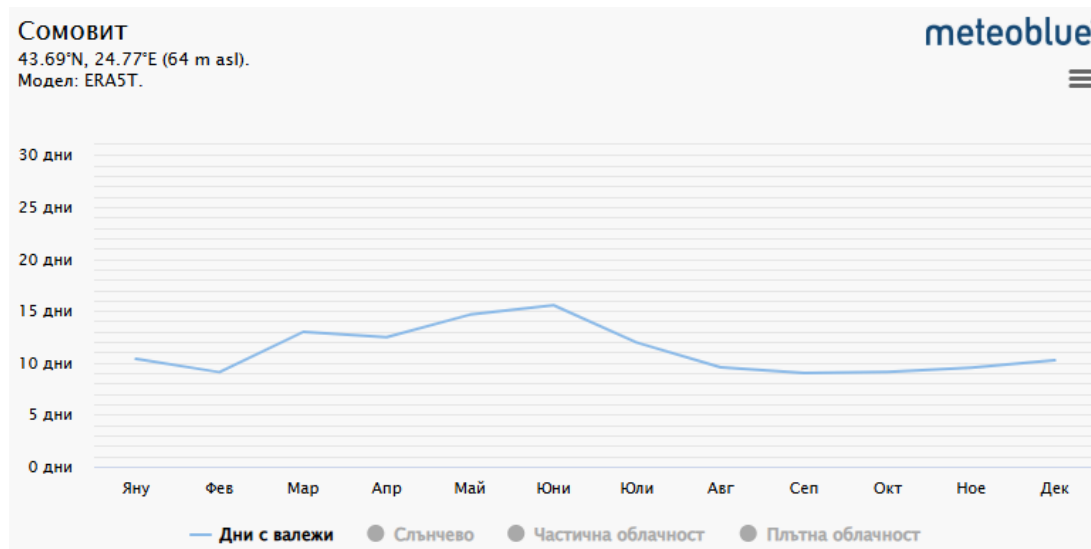


Фигура 45. Средни температури по месеци за района на Сомовит

Валежи

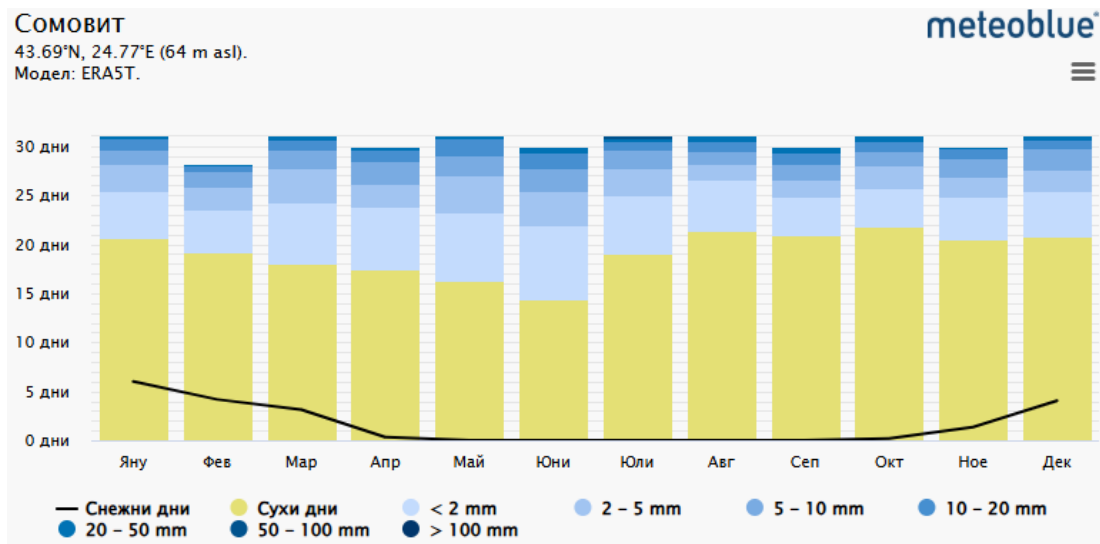
Облачността в района е с изразен максимум от близо 15 дни през януари и минимум под 2 дни през юли, съответно слънчевите дни са с минимум през януари около 4 дни и максимум през август от приблизително 18 дни, разпределението на незначителната облачност през годината е равномерно и варира между 10 дни през август и 16 дни през май. Максимумът на валежните дни е през юни – над 11 с близки стойност през май и април, а минимумът е през септември и октомври – под 6 дни.

Брой на дните с валежи, средномесечен за района, е представен на **Фигура 46** по-долу.



Фигура 46. Брой дни с валежи за района на с. Сомовит

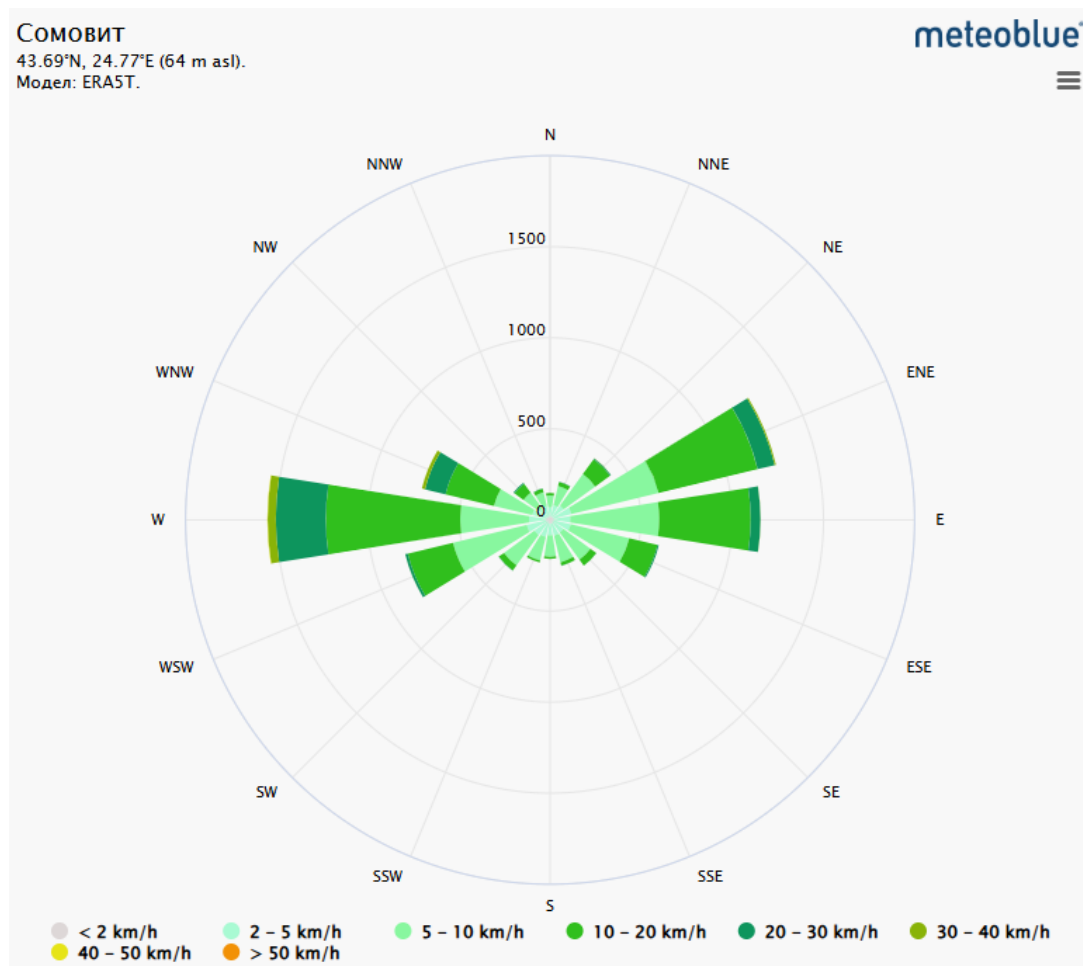
Фигура 47 показва броя на дните от месеца, в които е достигнато определено количество валежи в района на село Сомовит, общ. Гулянци.



Фигура 47. Брой дни с достигнато определено количество валежи

Атмосферна (обща и локална) циркулация и ветрове

Ветровете в община Гулянци са преобладаващо западни, след това изток-североизточни и на трето място запад-югозападни. Западните ветрове са с продължителност от близо 1600ч, а със скорост в диапазона между 5-30 km/h над 1050ч. Изток-североизточните ветрове са с продължителност над 1400ч, а със скорост в диапазона 5-30 km/h близо 1100ч. Западноюгозападните ветрова са с продължителност от близо 1000ч, а в скоростния диапазон 5-30 km/h над 750ч. Като цяло преобладават ветрове със скорост между 5-10 km/h с продължителност над 3000ч.



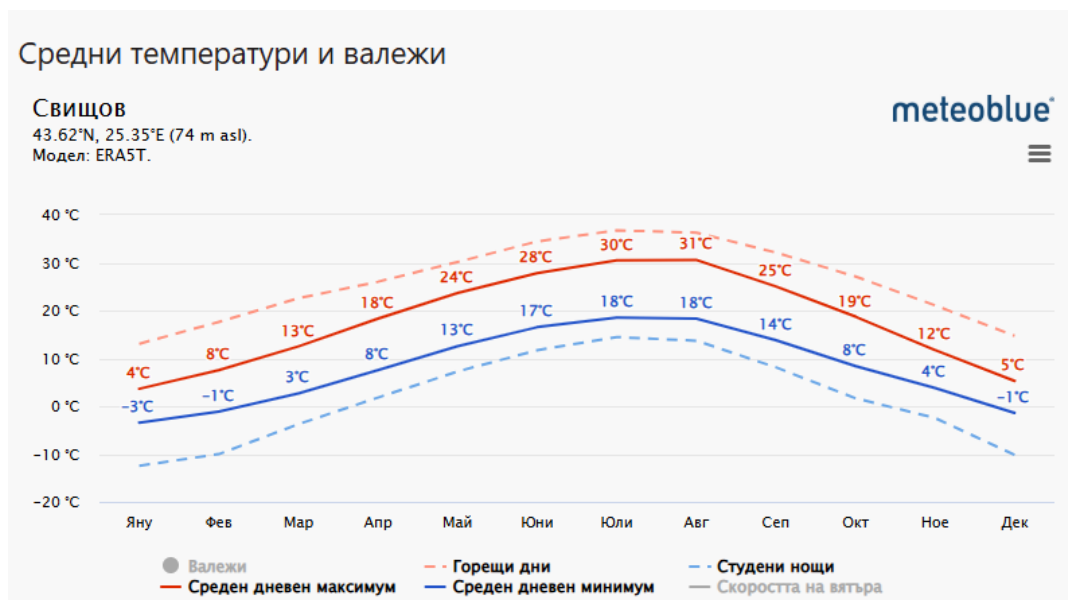
Фигура 48. Интензивност на вятъра за Сомовит

Климатични характеристики за района на община Свищов

Температура на въздуха

Поради голямата откритост на Дунавската равнина, през студената част от годината безпрепятствено нахлуват континентални въздушни маси от север и североизток, вследствие на което зимата е сравнително студена.

През студеното полугодие, най-ниската измерена температура е $-28,0^{\circ}\text{C}$. Първите отрицателни температури се появяват през м. ноември и се поддържат до м. март. Най-студеният месец в годината е м. януари, като измерената средна температура през месеца е $-1,8^{\circ}\text{C}$. При нормално студени зими, средно месечните температури максимално спадат до $-14,1^{\circ}\text{C}$ – виж **Фигура 49** по-долу.



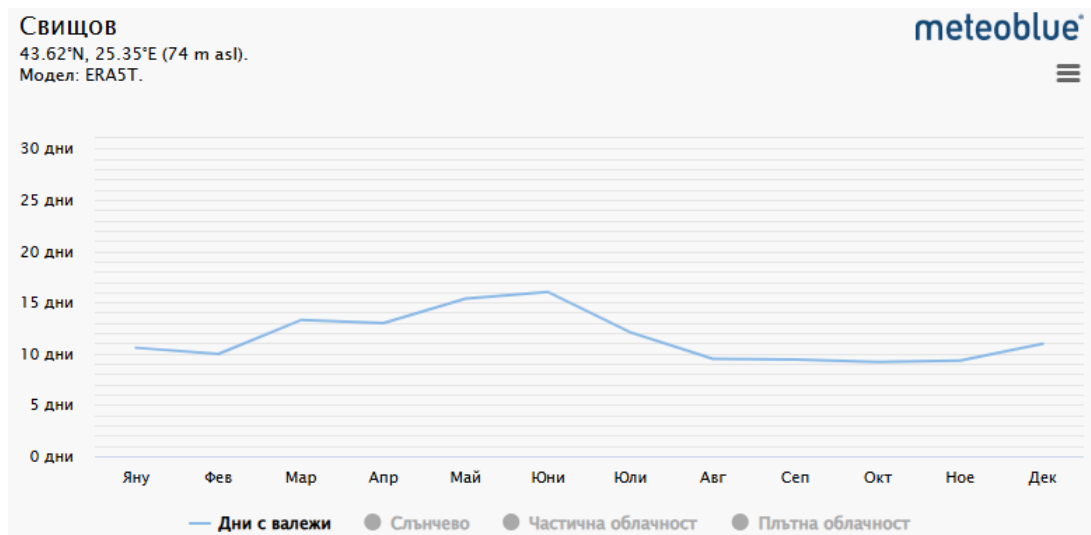
Фигура 49. Средни температури по месеци за гр. Свищов

Средната денонощна температура на въздуха преминава 0°C през първите дни на м. декември и последните дни на м. февруари. В средата на м. март се покачва над 5°C и следва плавен синусоидален ход, който има максимум през летните месеци. През м. юли - август средно-денонощната температура е над 23°C и може да достигне 35°C . Измерената абсолютната максимална температура на въздуха през това полугодие е 43°C , като средната максимална температура през лятото достига до $29,1^{\circ}\text{C}$.

Валежи

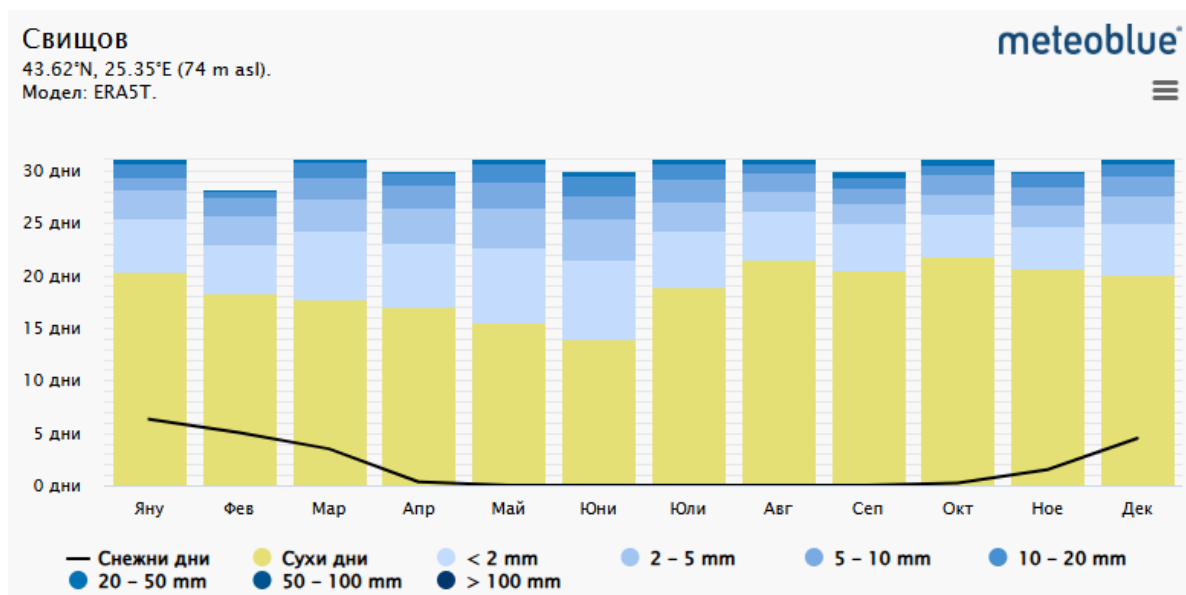
Общата годишна сума на валежите достига 543 mm с максимум през м. май - юни, който може да достигне до 104 mm в денонощие и минимум през м. септември, когато валежите достигат минимална стойност от 41 mm. Средната сума на валежи през зимата е около 20% от годишните и е най-малка. Първата снежна покривка се образува в началото на декември. Броят на дните със снежна покривка достига около 40 дни. При нормални зими през м. януари средната височина не надхвърля 20 cm.

Брой на дните с валежи, средномесечен, е представен на следната **Фигура 50**.



Фигура 50. Брой дни с валежи за района на Свищов

Фигура 51 показва броя на дните от месеца, в които е достигнато определено количество валежи в община Свищов.



Фигура 51. Брой дни с достигнато определено количество валежи за община Свищов

Влажност на въздуха и облачност

Относителната влажност на въздуха е около 73%, като най-висока е през м. декември – 87%, а най-ниска – през м. юли-м. август- 62%. Върху локалната въздушна система и влажностния режим основно влияние оказва обемът и площта на водната повърхност на река Дунав.

Облачността в района има максимум през зимните месеци (среден бал 6,7), с намаляваща слънчева радиация до 70%.

Мъгли

Близостта на р. Дунав е причина за задържането на влага във въздуха, която в съчетание с хода на минималните температурни инверсии благоприятства образуването на мъгли. 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. Близостта на р. Дунав е причина за задържането на влага във въздуха, която в съчетание с хода на минималните температурни инверсии благоприятства образуването на мъгли. Максимумът на мъглите съвпада с

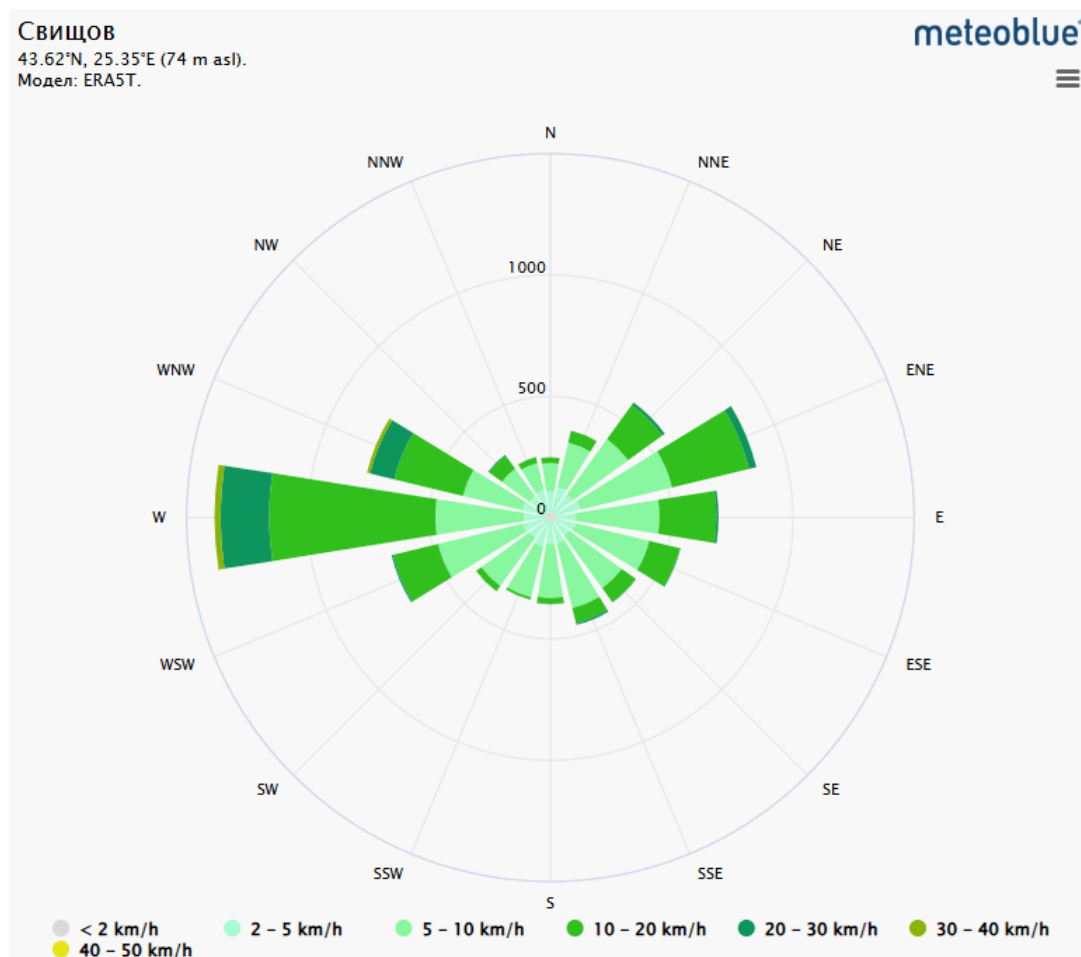
максимума на относителната влажност (декември) и е 9,3 дни. Средно годишният брой на дните с мъгли е 39 дни.

Вятър

Видно от розата на ветровете, в района на гр. Свищов преобладаващите ветрове са с посока запад-югозапад и изток-североизток. Скоростта на ветровете се движи от 0.1 - 0,7 до 2.0 m/s, с 43% тихо време, т.е. преобладаващи са слабите ветрове.

Характерно за климата на гр. Свищов е относително високия дял на безветрие, т.е. тихото време. Повторяемостта на тихо време за района на гр. Свищов има синусоиден ход на изменение с амплитуда през есенно-зимния период (до 54%).

Многогодишната роза на вятъра за гр. Свищов е дадена на **Фигура 52.**



Фигура 52. Многогодишна роза на вятъра за гр. Свищов

2.1.1.1.2. ИЗМЕНЕНИЕ НА КЛИМАТА – ОСНОВНИ ТЕНДЕНЦИИ

Изменението на климата е непосредствена заплаха. Последиците от изменението на климата вече се усещат в целия свят и се очаква да станат по-чести и по-интензивни през следващите десетилетия.

По данни от изданието „Променящ се климат на България – данни и анализи“, БАН, 2023г., в периода 1991–2020 г. средногодишната температура в България нараства с 0.8 °C в сравнение с периода 1961–1990 г. Затоплянето в планините като цяло е по-слабо, докато в някои високи полета, крайдунавски райони и отделни места по долините на реките (предимно в Северна България) разликата е над 1.0 °C.

За разлика от средногодишната температура на въздуха, при годишната сума на валежа не се

наблюдава значима промяна през периода 1991–2020 г. за страната като цяло поради различните знаци на промяната в отделните райони. Валежите намаляват съществено във високите части на планините (до 30%), докато в Североизточна България увеличението на валежите на места достига до 40%. Все пак след 1990 г. се установяват промени на валежния режим и тенденция за нарастване на приноса на силните, потенциално опасни валежи (≥ 30 mm/24 h) към сумарния годишен валеж, докато приносът на слабите (≤ 5 mm/24 h) и умерените (5-15 mm/24 h) валежи намалява, следвайки общата регионална тенденция (Alpert et al., 2002).

Във връзка с настъпващите климатични промени е налице концепция за климатичните сценарии, която е с около 40-годишна история, като досега са разработени пет поколения групи сценарии, представени в поредицата доклади на IPCC. Най-популярно понастоящем е четвъртото поколение – Representative Concentration Pathways (RCPs), използвано в петия оценъчен доклад (Moss et al., 2010). Съществуват четири RCP сценария: RCP2.6 (оптимистичен), RCP4.5 и RCP6.0 (реалистични) и RCP8.5 (песимистичен), като числото в името отразява промяната към 2100 г. на радиационното въздействие (W/m^2) върху климатичната система спрямо прединдустриалния период 1850–1900 г.

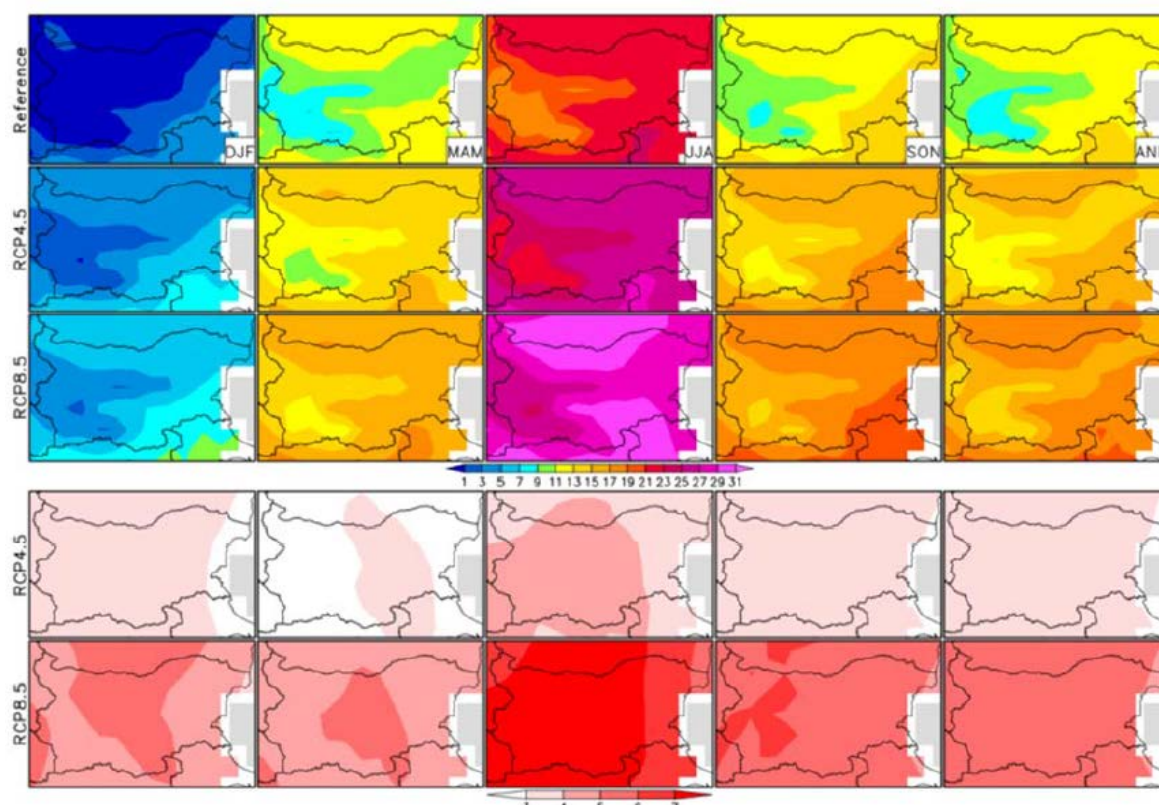
Оптимистичният сценарий предвижда достигане на максимална концентрация на парникови газове около 2050 г., реалистичните – стабилизиране на нивата към 2100 г., а песимистичният – продължаващо увеличение на концентрациите и след този времеви хоризонт (главно в резултат на значителна употреба на изкопаеми горива). За разлика от предходните три поколения RCP сценариите отчитат явни политики за смекчаване на антропогенното въздействие – дори RCP8.5 предвижда намален темп на емисиите след 2050 г. При всички сценарии се предвижда и съществено намаление на атмосферните аерозоли, но единствено реализацията на оптимистичния сценарий предполага постигане на основните цели на Парижкото споразумение от 2015 г. (<https://www.un.org/en/climatechange/paris-agreement>) към Рамковата конвенция на ООН по изменение на климата, а именно – ограничаване на глобалното затопляне до $2^{\circ}C$ към 2050 г. (респективно $1.5^{\circ}C$ към края на века) спрямо периода преди индустриализацията.

Новото поколение климатични сценарии на „споделените социалноикономически пътища“ (SSP) е разработено за последния оценъчен доклад AR6 на IPCC (IPCC, 2021a). Нивата на радиационно въздействие са аналогични на RCP сценариите, но се въвежда и форсиране от $1.9 W/m^2$, което дава представа за възможния климатичен отговор за постигане на целите на Парижкото споразумение. Сценариите SSP са проектирани да функционират в комбинация с RCP, като сюжетните линии позволяват наслагването на различни политики в областта на климата, за да се представи влиянието на избора на политики при постигането на целта за радиационно въздействие в края на века, посочена в RCP. Емисиите варират между сценариите в зависимост от хипотезите за социалноикономическо развитие и нивата на смекчаване на изменението на климата (Riahi et al., 2017).

При SSP сценариите с високи и много високи емисии на парникови газове (SSP3-7.0 и SSP5-8.5) емисиите на CO_2 приблизително се удвояват спрямо настоящите нива съответно до 2100 г. и 2050 г.; при сценариите с междинни емисии на парникови газове (SSP2-4.5) емисиите на CO_2 остават около текущите нива до средата на века; при сценариите с много ниски и ниски емисии на парникови газове емисиите на CO_2 намаляват до нетната нула около или след 2050 г., последвани от различни нива на нетни отрицателни емисии (SSP1-1.9 и SSP1-2.6).

SSP сценариите са сходни и със старите SRES сценарии, използвани в третия и четвъртия доклад на IPCC (Pedersen et al., 2021). Фокусираният върху устойчивостта SSP1 е доста подобен на сценария B1, SSP2 е подобен на B2; глобално фрагментираният SSP3 е близък до A2, а разчитащият на изкопаеми горива SSP5 споделя много елементи със SRES сценариите за бърз растеж, предвиждащи както високи (A1F1), така и средно високи и ниски кумулативни емисии поради различната степен на енергиен преход (A1B и A1T).

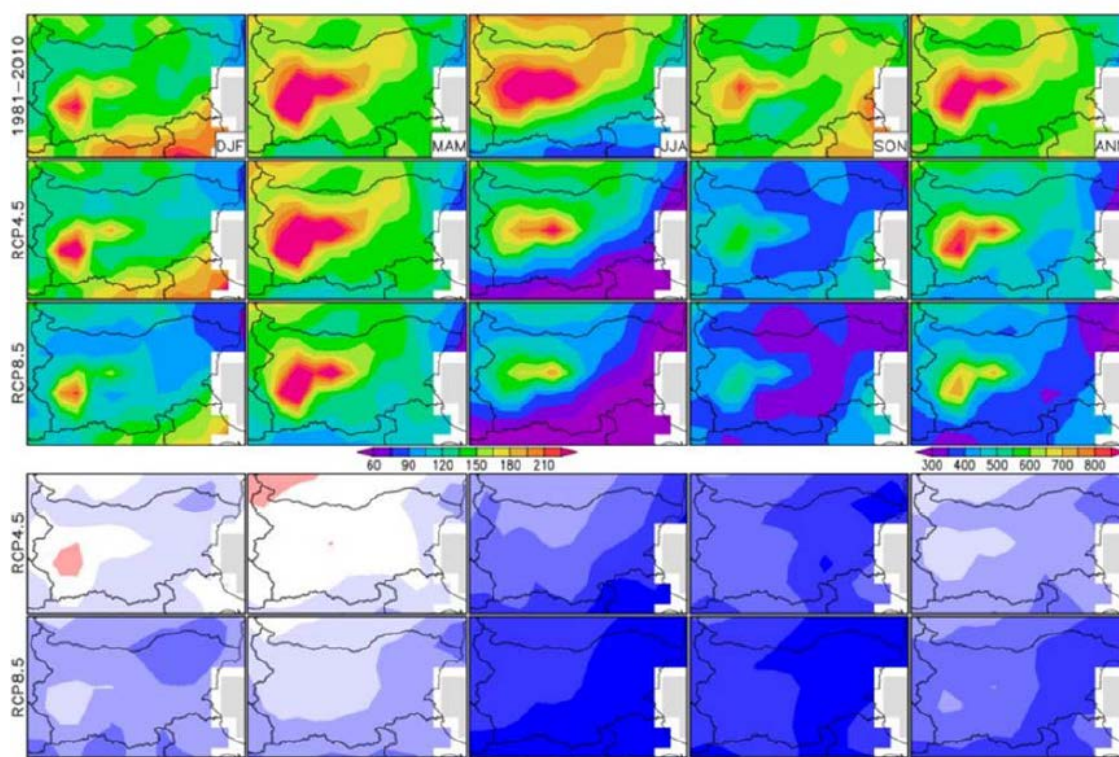
Очакваните сезонни промени на средната температура и валежите до края на века за България са оценени според два основни климатични сценария (RCP4.5 и RCP8.5) на базата на резултати от първия симулационен кръг на Проекта за взаимно сравнение на междусекторни модели на въздействие (ISIMIP Fast Track), който включва данни за над 20 климатични индикатора в равномерна мрежа с резолюция $0.5^{\circ} \times 0.5^{\circ}$ от пет глобални циркулационни модела на CMIP5 за периода 1950–2099 г. Референтният период за дългосрочна оценка на климатичните изменения е 1981–2010 г.



Фигура 53. Многогодишни средни стойности на температурата по сезони и годишно (ANN) за референтния (1981–2010 г.) и далечния бъдещ (2070–2099 г.) период, съгласно сценариите RCP4.5 и RCP8.5. На четвърти и пети ред са показани абсолютните разлики в бъдещия период спрямо референтния за двата сценария. Единиците са $^{\circ}\text{C}$

Фигурата по-горе показва разпределението на средната температура на въздуха за територията на България по сезони и годишно за референтния и бъдещия период. Видима е еднозначността на очакваното изменение – и при двата сценария за територията на цялата страна разликата е положителна. През всички сезони и на годишна база повишението на температурата е по-голямо за песимистичния, отколкото за реалистичния сценарий. То се изменя в зависимост от сезона, като е най-съществено през лятото (при RCP8.5 надхвърля 6°C почти за цяла България). Очакваното нарастване на средногодишната температура е $3\text{--}4^{\circ}\text{C}$ за RCP4.5 и $5\text{--}6^{\circ}\text{C}$ за RCP8.5.

Изменението на разпределението на валежа както в пространството, така и във времето, особено в дългосрочен план, е значително по-разнородно от това на температурата. Разликите между симулационните резултати, получени чрез отделните модели, както и дисперсията в многомоделния ансамбъл са сравнително големи. По-долу е представено разпределението на количеството валеж за референтния и за бъдещия период. Макар че пространствената резолюция е сравнително груба за локална климатична оценка, ясно се очертават сезонните особености в площното разпределение на валежа за районите с различен валежен режим – континентален или средиземноморски тип.



Фигура 54. Многогодишни средни стойности на сумарния валеж по сезони и годишно (ANN) за референтния (1981–2010 г.) и далечния бъдещ (2070–2099 г.) период съгласно сценариите RCP4.5 и RCP8.5. Единиците са мм. На четвърти и пети ред са показани относителните разлики (в %) в бъдещия период спрямо референтния за двата сценария

Като цяло в проектния бъдещ климат се очаква намаляване на количеството валеж, по-силно изразено при песимистичния сценарий и в Източна България. Изменението на годишната сума на валежа е от -5 до -25% при RCP4.5 и от -10 до -30% при RCP8.5. Редукцията на сезонните валежи достига най-големи стойности през лятото (30-35% средно за страната при RCP8.5). При симулациите със сценария RCP4.5 не се установява съществена промяна при зимните и пролетните валежи, дори в отделни райони те нарастват с около 5-10%. Тези резултати се съгласуват добре с установените и очакваните дългосрочни изменения на температурата и валежите в континентален и регионален мащаб (напр. Georgoulas et al., 2022; Gadzhev et al., 2021).

По-долу е дадено обобщаване на резултатите от анализа на очакваните изменения на температурата и валежите според двата сценария за близкото (2021–2050 г.) и далечното (2070–2099 г.) бъдеще (Bocheva et al., 2023). Наред със средногодишните стойности на минималната, средноденонощната и максималната температура (означени като TN, TG и TX) са анализирани седем ETCCDI индекса, изчислени на годишна база: абсолютна максимална температура (TXx), абсолютна минимална температура (TNn), максимален брой последователни мразовити дни (CFD), максимален брой последователни летни дни (CSU), сума на валежите (RR), брой дни с обилни валежи (RR10 mm) и максимален брой последователни сухи дни (CDD).

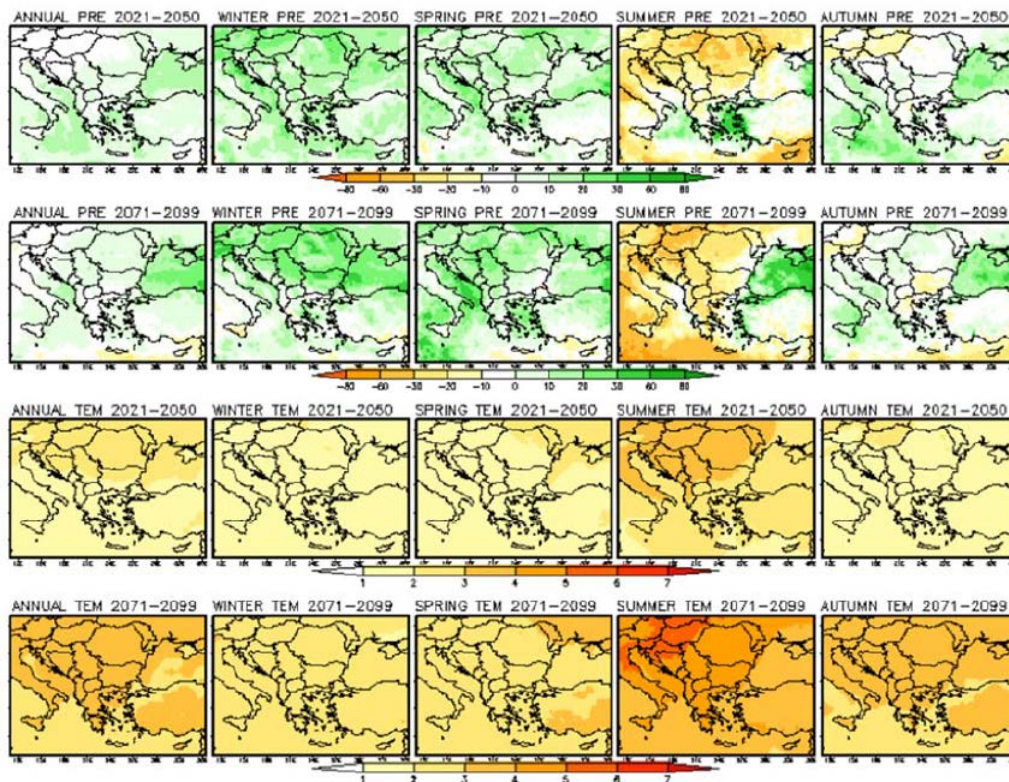
Период	Сценарий	TN, °C	TG, °C	TX, °C	TNn, °C	TXx, °C	CFD, дни	CSU, дни	RR, %	RR10mm, дни	CDD, дни
2021-2050	RCP4.5	+1-2	+1-3	+1-4	+2-3	<+2	-7-14	+14-21	-5-8	-1-2	+4-6
	RCP8.5	+1-2	+1-3	+1-3	+3-4	+2-3	-7-14	>+21	-5-8	-2-3	+6-7
2070-2099	RCP4.5	+2-3	+3-4	+3-4	+3-5	+1-3	-18-30	+42-54	-10-15	-2-5	+10-15
	RCP8.5	+4-5	+5-6	>+6	+7-9	+5-7	-18-30	>+54	<-20%	-4-8	>+15

Фигура 55. Изменение на климатичните индекси според RCP4.5 и RCP8.5 сценарии за близко (2021–2050 г.) и далечно (2070–2099 г.) бъдеще

Изменението на средногодишната и на сезонните температури е симулирано и с регионалния климатичен модел RegCM4 с хоризонтална резолюция от 20 km (<https://github.com/ICTP/RegCM>) при същите сценарии (RCP4.5 и RCP8.5) за два бъдещи периода: 2021–2050 г. и 2071–2099 г. (Valcheva&Spiridonov, 2021). Избраният референтен период е 1975–2004 г. Резултатите потвърждават, че затоплянето ще продължи през всички сезони, и особено през лятото. Според сценария RCP4.5 се очаква средногодишната температура в България да се повиши с 1.8-2.1 °C в периода 2021–2050 г. и с 2.9-3.2 °C в периода 2071–2099 г. През първия период най-голямо затопляне може да се очаква през лятото (2.6-3.2°C); през останалите сезони повишението е по-малко (1.5-1.9°C). През втория период очакваното повишение на температурата по сезони е: 2.2-2.4 °C през зимата, 4-4.4 °C през лятото и 2.5-3.5 °C през пролетта и есента. Съгласно сценария RCP8.5 средногодишната температура ще нарасне с 2.1-2.2 °C през първия период и с 4.5-5.4 °C през втория. В периода 2021–2050 г. най-голямо затопляне може да се очаква през лятото (3-3.2 °C). През останалите сезони повишението на температурата е по-малко – 1.6-2.4°C. В периода 2071–2099 г. се очаква сезонните температури да нараснат с 3.5-4.5 °C, с изключение на лятото, когато повишението на температурата може да достигне 6 °C.

Симулирането на валежите с регионалния модел RegCM4 съгласно сценария RCP4.5 не показва значителна промяна в годишната им сума за периода 2021–2050 г. спрямо референтния период 1975–2004 г. – изменението варира от -5 до +10%. Нарастване на валежите с 10-15% се очаква през зимата (в по-голямата част от страната) и през пролетта (в отделни райони, предимно в Северна България). Значително редуциране на валежите, главно в районите с континентален климат, ще има през лятото (до 30% на места), с изключение на най-източните части (+5%). При есенните валежи изменението е в границите на $\pm 10\%$, като по-големите положителни отклонения са основно в източната и северозападната част на страната, а по-големите отрицателни отклонения – в югозападната (Valcheva, 2021; Valcheva&Spiridonov, 2023). В периода 2071–2099 г. изменението на годишния валеж е отново в границите $\pm 10\%$. Увеличението на зимните валежи е с около 20% в Северна България. През пролетта се очаква повишение с до 10% в северните и северозападните части на страната. Наблюдава се намаление на есенните валежи с около 10% в централните и южните части на страната, а на летните валежи с до 30% в западните райони. През лятото се наблюдава увеличение на валежите с 20% в най-източните части на страната.

Съгласно сценария RCP8.5 през периода 2021–2050 г. намалението на валежа през лятото и есента е между 10 и 20%, като през лятото то е най-голямо в североизточните части на страната. През втория период (2071–2099 г.) увеличение на валежа се наблюдава през зимата (с 20%) и пролетта (с 10%) предимно в северните части на страната. През лятото валежите намаляват в централните и югозападните части с до 30%, но нарастват по черноморското крайбрежие (с 20%). През есента може да се очаква намаление на валежа с до 20% в Централна и Южна България и увеличение в крайбрежната зона с около 10%.



Фигура 56. Симулирани средногодишни и сезонни промени на валежите (в %) – първите два реда, и на температурата (в °C) – вторите два реда, с регионалния климатичен модел RegCM4 по сценария RCP4.5 за периодите 2021–2050 и 2071–2099 г. спрямо референтния период 1975–2004 г. (Valcheva, 2021)

2.1.1.1.3. ЕМИСИИ НА ПАРНИКОВИ ГАЗОВЕ

Емисии на парникови газове на национално ниво

Като страна по Рамковата конвенция на Обединените нации по изменение на климата (РКОНИК), България има задължението да провежда ежегодни инвентаризации на емисиите на ПГ по източници и поглътителни, съгласно утвърдената от РКОНИК методология. Инвентаризациите обхващат емисиите на основните ПГ: въглероден диоксид (CO_2), метан (CH_4), диазотен оксид (N_2O), хидрофлуоркарбони (HFCs), перфлуоркарбони (PFCs) и серен хексафлуорид (SF_6), както и предшественици (прекурсори) на ПГ (NO_x , CO и NMVOC) и серен диоксид (SO_2). За сравняване на различните ПГ, чрез различната им сила да ускорят глобалното затопляне, от Междуправителственият комитет по изменение на климата (IPCC), е създаден индекс, наречен „потенциал за глобално затопляне“ (ПГЗ). Въздействието на топлинната енергия на всички ПГ се сравнява с въздействието на CO_2 (ПГЗ=1) и се обозначава като CO_2 еквивалент (CO_2 -екв.).

Данните от инвентаризацията на емисиите на ПГ за 2021 г. показват, че общите емисии на ПГ в CO_2 -екв. са 53 917,27 гигаграма (Gg) без отчитане на поглъщането от сектор „Земеползване, промяна в земеползването и горско стопанство“ (ЗПЗГС). Нетните емисии (с отчитане на поглъщането от ЗПЗГС) са 44 773,18 Gg. Анализът на разпределението на основните ПГ в общите емисии (в CO_2 -екв.) за 2021 г. показва, че емисиите на CO_2 имат най-голям дял от общите емисии на ПГ – 78,42%, емисиите на CH_4 са на второ място с 12,17%, емисиите на N_2O с дял 8,00% остават на трето място, F-газове са с дял от 1,41% – на четвърто.

За периода 1988-2021 г., емисиите на основните ПГ имат тенденция към намаляване. През 2021 г. са емитирани общи емисии на ПГ 52,55% от емисиите през базовата година, като минимумът е през 2020 г (57,77%). Най-голям дял от общите емисии на ПГ през 2021 г. има сектор „Енергетика“

– 75,01%, следван от сектор „Селско стопанство“ – 11,33% „Индустриални процеси и използване на продукти“ – 8,41%, и сектор „Отпадъци“ с 5,25% от националните емисии.

Основните причини за наблюдаваното намаление на емисиите на ПГ в България в периода до 2000 г. са структурните изменения на икономиката, поради радикалния икономически преходен процес от централно планирана към пазарна икономика. Това довежда до намаляване на енергия в ТЕЦ (и увеличение на дела на хидро- и атомна енергия), структурни изменения в промишлеността (включващи намаление на енергийно-интензивната продукция и подобряване на енергийната ефективност), по-добро изолиране на сградите и преминаване от твърди и течни горива към природен газ.

За намаление на емисиите ПГ от селското стопанство и от сектор „Отпадъци“ основните причини са намаляването на популациите на говеда, овце и свине и намаляването на депонираните битови отпадъци в сметищата.

Намалените емисии на ПГ са резултат и от намаление на населението и спад на БВП.

Емисиите на ПГ на човек от населението намаляват от 12,64 тона CO₂-екв. през 1988 г. до 7,88 т CO₂-екв. през 2021 г. Най-ниски са били нивата през 2000 г. – 7,04 т CO₂-екв. По този показател България се доближава до средния за Европейския съюз (ЕС) – 7 т CO₂-екв. Емисиите на ПГ, получени при създаване на 1000 лв. БВП също значително намаляват – от 2,42 т CO₂-екв. за 1999 г. през 2021 г. те достигат до 0,42 т CO₂-екв. Между 1990 г. и 2007 г. емисиите на единица БВП намаляват в ЕС-27 с повече от една трета.

Емисии на парникови газове, генерирани пряко от дейността на пристанищните съоръжения

Приблизителните емисии от ДВГ на обслужващата пристанищните операции техника са определени по методиката EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook, 2023, NFR код 1.A.2.g vii - Mobile combustion in manufacturing industries and construction на база данни за разхода на гориво, получено за предходната календарна година от съответните пристанищни операции.

Общото количество на парникови газове по време на рутинните операции на пристанищните терминали, изразени в CO₂екв., е около 135 тона за 2024 г.

Последните публикувани данни от инвентаризацията на емисиите на парникови газове (ПГ) в Р. България, 2024 показват, че Общите емисии на ПГ в CO₂-екв. са 58 420.9 гига-грама (Gg) CO₂-екв. В сравнение с националното количество на ПГ, делът на годишните емисии на парникови газове образувани от дейността на пристанищните терминали, базирани на груба оценка, основаваща се на разхода на гориво, възлизат на около 0,0002 % и могат да се сметат за незначителни на фона на общото количество парникови газове, образувани в страната. Очаква се количеството им да се запази без значителни промени и в хода на прилагане на Генералния план.

2.1.1.2. КАЧЕСТВО НА АТМОСФЕРНИЯ ВЪЗДУХ (КАВ)

Националната система за мониторинг на околната среда извършва оценка на качеството на атмосферния въздух върху територията на страната, разделена на шест Района за оценка и управление на качеството на атмосферния въздух (РОУКАВ) - Агломерация Столична, Агломерация Пловдив, Агломерация Варна, Северен/Дунавски, Югозападен и Югоизточен. Анализът на данните за качеството на атмосферния въздух (КАВ) се извършва по райони, като се отчита спецификата на всяко населено място, в което се извършва контрол – виж Фигура 4 по-долу.

**Пунктове за мониторинг на качеството на атмосферния въздух на България,
разпределени по райони за оценка и управление на КАВ
М 1: 2500000**



Фигура 57. Пунктове за мониторинг на качеството на атмосферния въздух (КАВ) на територията на Р България (източник: ИАОС)

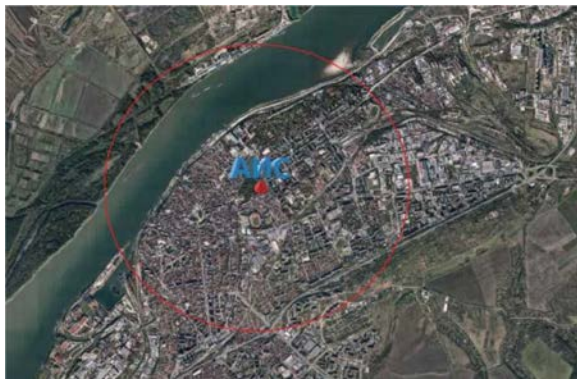
Пристанище за обществен транспорт Русе попада в границите на РОУКАВ „Северен/Дунавски“. Качеството на въздуха в района на пристанищните терминали се контролира от РИОСВ-Русе, РИОСВ-Велико Търново и РИОСВ – Плевен.

По данни от Регионалните доклади за състоянието на околната среда за 2023 год. на изброените по-горе регионални инспекции по околна среда и води, както и Заповед РД-489 от 26.06.2019 г., регламентираща дейността на Националната система за мониторинг на качеството на атмосферния въздух, в т.ч. вид на пунктовете, контролирани атмосферни замърсители, методи и средства за измерване, пунктовете за мониторинг (ПМ) на качеството на атмосферния въздух в районите на пристанищните терминали и контролираните в тях замърсители са следните:

РИОСВ-Русе:

- АИС „Възраждане“, Русе - O_3 , NO , NO_2 , CO , SO_2 , бензен, ФПЧ10, ФПЧ2.5;
- ДОАС система в гр. Силистра - „Профсъюзи“ (S1) - O_3 , NO , NO_2 , ФПЧ10, ФПЧ2.5.

Тяхното местоположение може да се види на **Фигура 58** по-долу.



Фигура 58. Местоположението на пунктовете за контрол на КАВ на територията на РИОСВ-Русе

РИОСВ-Велико Търново:

- Пункт „РИОСВ“ гр. Велико Търново – ФПЧ10, Pb аер., бензен, ПАВ, As аер., Cd аер., ФПЧ2,5;
- Автоматична измервателна станция „Г. Оряховица“, гр. Горна Оряховица - ФПЧ10, SO₂, NO₂, NO, O₃;
- Автоматична измервателна станция „ДОАС С“ гр. Свищов - ФПЧ10, SO₂, NO₂, H₂S, CS₂, NO, O₃.

РИОСВ-Плевен:

- Автоматичната измервателна станция в гр. Плевен (АИС - Плевен) - ФПЧ10, SO₂, NO и NO₂, CO, бензен (бензол) (C₆H₆), ПАВ, толуен (C₇H₈) и параксилел (C₈H₁₀);
- Автоматичната станция в гр. Никопол - ФПЧ10, SO₂, NO_x, NO₂, NO; CO; O₃, NH₃;
- Автоматичната станция в гр. Ловеч - ФПЧ10.

Нормите за вредни вещества/замърсители в атмосферния въздух и измерените концентрации за отделните показатели се определят като маса, съдържащи се в един кубически метър въздух при нормални условия за определено време. Концентрацията на вредните вещества във въздуха се променя с течение на времето в зависимост от метеорологичните условия, емисията и др. Това налага използването на различни видове концентрации, характеризиращи времето на пребиваване на вредното вещество и оценка степента на замърсяване на атмосферния въздух.

Пределно допустима концентрация (ПДК) на вредните вещества в атмосферния въздух на населените места, регистрирана за определен период от време, трябва да не оказва нито пряко, нито косвено вредно въздействие върху организма на човека и неговото потомство. Вредно вещество (замърсител) е всяко вещество, въведено пряко или косвено от човека в атмосферния въздух, което е в състояние да окаже вредно въздействие върху здравето на населението и околната среда.

Оценката на степента на замърсяване на атмосферния въздух се извършва чрез сравняване на измерените концентрации със:

- Максимално еднократна концентрация (ПДК м. е.) - най-високата от еднократните (30 или 60 минутни) концентрации в даден пункт за определен период на наблюдение;
- Средноденонощната концентрация (ПДК ср. дн.) - средноаритметична стойност от еднократните концентрации, регистрирани неколккратно през денонощието, или тази, отчетена при непрекъснато пробовземане в продължение на 24 часа;

Средногодишна концентрация (ПДК ср. год.) е средноаритметичната стойност от средноденонощните концентрации, регистрирани в продължение на една година.

2.1.1.2.1. АНАЛИЗ НА ОСНОВНИТЕ НАБЛЮДАВАНИ ЗАМЪРСИТЕЛИ НА АТМОСФЕРНИЯ ВЪЗДУХ ПО ДАННИ ОТ ПУНКТОВЕТЕ ЗА МОНИТОРИНГ

По-долу е даден подробен анализ на основните наблюдавани замърсители на атмосферния въздух по данни от пунктовете за мониторинг за 2023 година.

Фини прахови частици (ФПЧ10)

В границите на териториалния обхват на РИОСВ-Русе:

За община Русе през 2023 г. се отчита изпълнение на изискванията за спазване на максималния допустим брой превишения годишно на средноденонощната норма (СДН) за ФПЧ10 (35), след констатираното несъответствие през 2022 г. За календарната 2022 г. са регистрирани 60 броя превишения на праговата стойност на СДН за ФПЧ10, при среден брой превишения за последните три календарни години – 46 броя, при максимално разрешен брой превишения за календарна година – не повече от 35.

За община Силистра, през 2023 г. са регистрирани 2 дни с превишена средноденонощна норма (СДН) за ФПЧ10, при максимално допустим годишен брой превишения - 35.

Средногодишната концентрация (СГК) за фини прахови частици до 10 μm за ДООС „Профсъюзи“ гр. Силистра и АИС „Възраждане“-гр. Русе през последните години е под заложената норма - 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

В границите на териториалния обхват на РИОСВ-Велико Търново:

В пункт „РИОСВ гр. Велико Търново“ през 2023 г. са отчетени 9 превишения на СДН за ФПЧ10 от 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, запазващи се и след прилагането на Методиката за определяне на превишенията на пределно допустимите стойности на ФПЧ10, които се дължат на емисии от природни източници – пустинен прах. Измерената средногодишна концентрация е 24,08 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ или 23,59 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ след направената корекция за приспадане на прах от природни източници, която не превишава СГН за опазване на човешкото здраве от 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

В АИС „Г. Оряховица“ регистрираните превишения на ФПЧ10 в пункта са 18 броя или 17 броя след прилагането на Методиката. СГН за опазване на човешкото здраве е спазена, като измерената средногодишна концентрация е 24,41 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ или 24,07 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ след направената корекция.

За пункт „ДООС S“ през 2023 г. са отчетени 7 броя превишения на СДН на ФПЧ10 от 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, запазващи се и след прилагането на Методиката. Отчетената средногодишна концентрация на ФПЧ10 през 2023 г. е под нормативно определената – 18,53 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ или 17,60 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ след направената корекция.

В границите на териториалния обхват на РИОСВ-Плевен:

През 2023 г. в гр. Плевен са регистрирани 19 бр. денонощия с превишена СДН, в Ловеч е регистрирано 1 превишение, а в Никопол - 49 бр. Изискването средноденонощната норма (СДН 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) да не бъде превишавана през повече от 35 денонощия в рамките на една календарна година, не е спазено за гр. Никопол.

В гр. Плевен за трета година, а в гр. Ловеч за шеста поредна година, е постигнато спазване на средноденонощната норма (СДН) за ФПЧ10 в годишен аспект.

Средногодишната норма за ФПЧ10 (СГН 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) за пета поредна година не е превишена в нито един от измервателните пунктове.

В гр. Плевен броят превишения на СДН през 2023 г. е намалял съществено в сравнение с предходните две години, а в гр. Ловеч се е запазил на същото ниско ниво. В гр. Никопол броят на

превишенията на средноденонощната норма на замърсител ФПЧ10 за 2023г. е по-висок от средната стойност на регистрирания брой превиишения на нормите за вредни вещества за периода 2021-2023г. (последните три години), който е 48. Специфичен неблагоприятен метеорологичен фактор за района са честите мъгли, поради близостта на р. Дунав.

Данните за дните с превиишение на СДН на ФПЧ10, регистрирани от измервателните пунктове на територията на РИОСВ-Плевен, в случаите когато е необходимо, са коригирани по методиката за приспадане на дните с превиишения, дължащи се на пренос на прах от природни източници.

Фини прахови частици (ФПЧ2,5)

В Наредба № 12/ 15.07.2010 г. за норми за серен диоксид, азотен диоксид, фини прахови частици, олово, бензен, въглероден оксид и озон в атмосферния въздух, за ФПЧ2.5 е заложена средногодишна норма (СГН) от 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, която през 2023 год. е спазена на териториите на регионалните инспекции по околна среда и води, където показателят се контролира.

Азотен диоксид

В пунктовете на териториите на съответните РИОСВ, където показателят се мониторинова, през 2023 година няма регистрирано превиишение за азотен диоксид над ПС за СЧН от 200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. ПДКср.год. (40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) не се превиишава в нито една от станциите. Няма превиишения на алармения праг за азотен диоксид от 400 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Серен диоксид

През 2023 г. в границите на разглежданите регионални инспекции по околна среда и води не са отчетени превиишения на нормите по показател серен диоксид - максимално еднократна ПДКм.е. от 350 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ и средноденонощна ПДКср.дн. от 125 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Тежки метали (As, Cd, Pb, Ni) и полиароматни въглеводороди (ПАВ)

През 2023 г. не са регистрирани превиишения на средногодишните целеви норми за съдържанието им в атмосферния въздух в нито един от пунктовете, където същите се измерват на територията на разглежданите РИОСВ. Единствено анализът на регистрираните данни за РИОСВ-Велико Търново показва, че през 2023 г. се наблюдава незначително повишаване на средногодишните концентрации за As и Cd и намаление на средногодишните стойности за Pb и ПАВ, спрямо отчетените през 2022 г.

Въглероден оксид

Оценката на данните за 2023 г. показва, че в пунктовете, където показателят се мониторинова, не са регистрирани превиишения на нормата за опазване на човешкото здраве (максимална осемчасова средна стойност в рамките на денонощието – 10 mg/m^3).

Озон

През 2023 г. в АИС „Възраждане“, гр. Русе, са регистрирани петнадесет превиишения на 8 часовата КЦН за озон, при нормативно позволено превиишение до 25 дни в годината, осреднено за тригодишен период. В останалите пунктове не са регистрирани превиишения на алармения праг за предупреждение на населението (ППН – 240 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) и прага за информиране на населението (ПИН) – 180 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, както и на осем-часовите средни стойности над КЦН (краткосрочната целева норма).

Амоняк

В пунктовете за мониторинг на териториите на РИОСВ-Плевен, не са регистрирани превишения на съответните допустими концентрации.

Толуен (C₇H₈), параксилен (C₈H₁₀), бензен

Оценката на данните за 2023 г. показва, че измерените концентрации на толуен и параксилен в пунктовете на територията на РИОСВ-Плевен са под установените норми за опазване на човешкото здраве.

Сероводород

По отношение на H₂S са регистрирани 92 превишения на ПДК м. е. ПДК ср. дн е превишена 25 пъти, като най-високата измерен средноденонощна концентрация е отчетена на 28.03.2023 г. и е 5,3 µg/m³.

Серовъглерод

През 2023 г. не са регистрирани превишения на ПДК м.е. и ПДК ср.дн за CS₂.

2.1.1.2.2. ИЗМЕРВАНИЯ С МОБИЛНА АВТОМАТИЧНА СТАНЦИЯ (МАС) ЗА ИМИСИОНЕН КОНТРОЛ

Във връзка с оценяване влиянието на дейността на операторите с издадени комплексни разрешителни на територията на община Разград и постъпили сигнали за миризми на сероводород през предходните години, град Разград е включен в Годишния график за 2023 г. на Мобилна автоматична станция (МАС) на РЛ-Русе към ИАОС за контрол на КАВ.

В периода януари-декември 2023 г. на територията на града са проведени четири измервания на КАВ в пункт, разположен на ул. „Камчия“ № 1.

При измерванията не са констатирани превишения на нормите на следните показатели: SO₂, NO₂, CO и O₃. Регистрирано е единствено едно превишение на средноденонощната норма на ФПЧ10. През 2023 г. са регистрирани единични превишения по показател сероводород.

През 2023 г. в град Велико Търново е проведено измерване на КАВ с МАС на Регионална лаборатория (РЛ) Русе към ИАОС, съгласно утвърден от министъра на околната среда и водите график. Измерванията са проведени в продължение на 8 седмици, равномерно разпределени през годината – по 2 седмици в рамките на четирите годишни сезона, в Пункт „Дом за стари хора“ в ж. к „Бузлуджа“, гр. Велико Търново. Извършеният анализ на получените данни показва, че за измерените показатели: ФПЧ10, SO₂, NO₂, CO и O₃, няма регистрирани превишения на нормите за КАВ съгласно изискванията на националното законодателство.

Във връзка с получени в РИОСВ – Велико Търново сигнали от граждани и писма от Областна администрация – Габрово и Община Габрово за влошено качество на въздуха от дейността на „Топлофикация – Габрово“ ЕАД, по възлагане на РИОСВ на територията на гр. Габрово са проведени две извънредни измервания с МАС на РЛ Русе. Извършено е изследване на КАВ по основните замърсители на въздуха - ФПЧ10, SO₂, NO₂, CO и O₃ в следните периоди и пунктове:

- 01.02.2023 г. - 08.02.2023 г. - детска ясла „Славейче“ с адрес: ул. „Христо Смирненски“ № 40;
- 18.03.2023 г. - 20.03.2023 г. - сервиз „Ситроен“ с адрес: Северна промишлена зона, ул. „Търновско шосе“ № 20.

При измерванията не са установени превишения на нормите за КАВ, съгласно изискванията на Наредба №12

За територията на РИОСВ-Плевен в Община Летница са проведени планови имисионни

измервания с МАС (52 денонощия) през 2023 г., при което не са установени превишения на нормата за КАВ по нито един от основните показатели.

2.1.1.2.3. Местни системи за наблюдение и контрол на КАВ

Законодателят дава възможност на общинските органи, съгласувано с министъра на околната среда и водите, да изграждат местни системи за наблюдение и контрол на КАВ в райони на тяхната територия. В гр. Велико Търново са монтирани две автоматични станции, които измерват ФПЧ10 и ФПЧ2,5. Данните от тях са достъпни в реално време на официалния интернет сайт на Община Велико Търново.

2.1.1.2.4. Източници на емисии на вредни вещества в атмосферния въздух, за територията на разглежданите пристанищни терминали

РИОСВ-Русе контролира около 400 обекта с организирани източници на вредни емисии в атмосферния въздух. През годината, при извършения емисионен контрол, както и от представените от операторите Доклади с резултати от извършени собствени периодични измервания на организирани източници на вредни емисии, са констатирани единични превишения на замърсителите, характерни за съответната производствена дейност. Продължава тенденцията, емисиите от организирани източници на промишлеността да не оказват съществено влияние върху качеството на атмосферния въздух в региона, контролиран от инспекцията.

През 2023 г., като основен проблем гражданите посочват разпространението на неприятни миризми в градовете. Експерти на регионалната инспекция по околна среда и водите извършват контрол за установяване съответствието на оператори на инсталации с неподвижни източници на емисии на отпадъчни газове с изискванията на екологичното законодателство.

Друг проблем, влияещ върху КАВ в населените места е използването на отпадъци от мебелната промишленост за отопление от промишлени обекти и частни лица. При упражнен засилен контрол от страна на РИОСВ-Русе на производителите на мебели, използването, продаването и в много случаи „безвъзмездно предаване“ на физически лица на отпадъци е ограничено значително.

Основни промишлени обекти с неподвижни източници на емисии за трите области:

Област Русе

През 2023 г. продължава актуализацията на извършената инвентаризация на предприятията с източници на вредни емисии на територията на град Русе, със следните зони: Източна промишлена зона (ИПЗ), Западна промишлена зона (ЗПЗ), Индустриален парк – Русе и територията на бившия „Завод за тежко машиностроене“ (Дунавска индустриална зона „Тегра“).

В другите общини на областта са развити добивът и преработката на нерудни материали („Каолин“ АД, „Скални материали“ АД), преработката на растителна и животинска продукция и интензивното животновъдство.

Област Разград

Голяма част от производството в областта е съсредоточена в областния град Разград, в който са обособени три промишлени зони: Западна, Южна и Северна (Гарова). Най-значими са предприятията от преработващата промишленост-„Амилум България“ ЕАД, „Пилко“ ЕООД, „Млин“ АД и фармацевтичните-„Биовет“ АД и „Балканфарма“ АД. В Разград функционира и инсталация за съвместно изгаряне на опасни и неопасни отпадъци, с оператор „Грийнбърн“ ЕООД

В останалите общини на област Разград е голям дялът на преобладаващите предприятия и такива за интензивно отглеждане на животни. В община Исперих е силно развита керамичната промишленост, функционира завод за керамични плочки „Хан Аспарух“ АД.

Област Силистра

От трите области, в област Силистра е най-малък броят на промишлените обекти, източници на вредни вещества в атмосферния въздух. Промишлеността е слабо развита, като производствата са разположени в Западна промишлена зона-„Фазерлес“ АД, „Силома“ АД, „Екотрейдметал“ ЕООД, „Елика ойл“, „Тукай България“ ЕООД и др.

В останалите общини на област Разград е голям делът на пребаботвателните предприятия и такива за интензивно отглеждане на животни. В Община Исперих е силно развита керамичната промишленост, функционира завод за керамични плочки „Хан Аспарух“ АД.

РИОСВ - Велико Търново контролира над 250 обекта от различни отрасли на индустрията с източници на емисии в атмосферния въздух.

На територията на РИОСВ – Велико Търново е разположен една ГГИ, стопанисвана от „ТЕХЕКО ЕНЕРДЖИ“ АД – гр. Стара Загора. От 2017 г. до настоящия момент инсталацията не е работила.

През 2023 г. е увеличен броят на обектите с източници на емисии в атмосферния въздух, подлежащи на собствени периодични измервания, което се дължи на въведени в експлоатация нови източници или извършена реконструкция на съществуващи. От представените в РИОСВ – Велико Търново резултати от СПИ е установено превишение на нормата за въглероден оксид за един горивен източник. В тази връзка са проведени съответните процедури по реда на чл. 69 от Закона за опазване на околната среда (ЗООС).

През календарна година, в изпълнение на утвърден от министъра на околната среда и водите график, са извършени контролни емисионни измервания на 25 източника, разположени на територията на следните промишлени обекти: „Е. Миролио“ ЕАД, „Свилоса“ АД, „Мегапорт“ ООД, „Кроношпан България“ ЕООД, „Олива“ АД и „Зорница – Комерс“ ООД. Извършеният анализ на получените резултати от измерванията показват превишения на нормите за прах и въглероден оксид за два източника, разположени на територията на „Олива“ АД, площадка гр. Полски Тръмбеш. От РИОСВ – Велико Търново са проведени съответните процедури по реда на чл. 69 от ЗООС.

Във връзка с постъпили сигнали за прах и миризми от дейността на „Топлофикация – Габрово“ ЕАД, в периода януари – март 2023 г. са извършени 19 извънредни проверки на обекта. На дружеството са издадени пет наказателни постановления за неорганизирано изпускане на прах в атмосферния въздух и за неизпълнение на дадени предписания, на обща стойност 16 000 лв. С цел да се преустановят административните нарушения, свързани с опазването на околната среда, а именно: неорганизираното изпускане на емисии в атмосферния въздух, както и да се противодейства на възникналата непосредствена опасност за замърсяване на околната среда, в частност на компонент атмосферен въздух, със Заповед №РД-138/17.03.2023 г. на директора на РИОСВ – Велико Търново, на „Топлофикация – Габрово“ ЕАД е приложена принудителна административна мярка (ПАМ) за: „Спиране производствената дейност на котлоагрегат ЕПГ ст. №2 с мощност 23 MW, работещ на гориво – въглища“. Срокът на ПАМ е до писмено потвърждение от РИОСВ – Велико Търново, че дружеството е предприело достатъчни и ефективни мерки за недопускане на неорганизираните емисии на пепел в атмосферния въздух от сградата, в която е разположен и се експлоатира котлоагрегат ЕПГ ст. №2. Наложена принудителна административна мярка на „Топлофикация – Габрово“ ЕАД е действаща до настоящия момент.

За констатирано неспазване на нормата за неорганизираните емисии за категория дейност почистване на повърхности с използване на съединения, посочени в чл. 10в, ал. 1 от Наредба №7/21.10.2003 г. за норми за допустими емисии на летливи органични съединения, изпускани в атмосферния въздух в резултат на употребата на разтворители в определени инсталации, на „Колтек“ ЕООД, гр. Габрово е съставен Акт за установяване на административно нарушение. При осъществения контрол през годината на обекти попадащи в обхвата на Наредба №16 от 12.08.1999 г. за ограничаване емисиите на летливи органични съединения при съхранение, товарене или

разтоварване и превоз на бензини (ДВ, бр.75 от 1999 г.), не са установени несъответствия.

На територията на **РИОСВ-Плевен** през 2023 г. са извършени 157 проверки по прилагане на Закона за чистотата на атмосферния въздух (ЗЧАВ), при планирани 108 проверки на 105 обекта, включително с КР.

За прилагане на Закона за ограничаване изменение на климата са извършени 3 проверки в 3 обекта с инсталации, попадащи в Приложение № 1 на Закона. Извършена е една извънредна проверка по писмо на ИАОС.

През 2023 г. на територията, контролирана от РИОСВ-Плевен има 7 оператора, притежаващи действащи разрешително за емисии на парникови газове (РЕПГ). На един оператор не е завършена процедурата по издаване на РЕПГ. Към 31.12.2023 г. са отменени РЕПГ на четирима оператори.

2.1.1.2.5. РАЗРАБОТЕНИ ПРОГРАМИ ЗА НАМАЛЯВАНЕ НИВАТА НА ЗАМЪРСИТЕЛИТЕ И ДОСТИГАНЕ КАЧЕСТВОТО НА АТМОСФЕРНИЯ ВЪЗДУХ В СЪОТВЕТСТВИЕ С ЧЛ. 27 ОТ ЗАКОНА ЗА ЧИСТОТА НА АТМОСФЕРНИЯ ВЪЗДУХ (ЗЧАВ)

Община Русе има разработена Програма за подобряване на качеството на атмосферния въздух, в която въз основа на данните за нивата на следените от автоматичните системи показатели (серни и азотни оксиди, въглероден оксид и фини прахови частици) са заложили мерки за намаляването им. През 2021 г., Програмата на община Русе е актуализирана и представена за съгласуване в РИОСВ-Русе. В нея на база резултатите от извършено моделиране по показател ФПЧ10 на основните източници на тези емисии - промишленост, транспорт и битово отопление са заложили нови краткосрочни и дългосрочни мерки за изпълнение, с крайна цел достигане на установените норми за фини прахови частици 10 µm.

Анализът показва, че превишенията на ФПЧ10 основно се дължат на използването на твърди горива за отопление в битовия сектор, в комбинация с лошите климатични условия за този период на годината-безветрие, температурни инверсии и др. Допълнително натоварване на атмосферния въздух с прахови частици през последните години оказва и зачестеният трансграничен пренос на пустинен прах.

През 2023 г. продължава газифицирането на обществените обекти в гр. Силистра по изградената автоматична газо-разпределителна станция на града. Газифицирането и топлофицирането на абонати в град Русе също е заложила като дългосрочна мярка. Изпълнението ѝ следва да доведе до намаляване на замърсяването на атмосферния въздух.

В съответствие с изискванията на чл. 27 от ЗЧАВ в региона са разработени и се изпълняват три общински програми за КАВ:

- „Актуализирана Програма за намаляване на емисиите и достигане на установените норми за фини прахови частици (ФПЧ10) на Община Велико Търново“, с период на действие 2021-2025 г.
- „Актуализирана Програма за управление и подобряване на качеството на атмосферния въздух в община Горна Оряховица“, с период на действия 2021-2025 г.
- „Програма за намаляване нивата на замърсяване и достигане на установените норми за вредни вещества в атмосферния въздух на гр. Свищов 2019-2023 г. и Допълнение към нея за показателите H₂S и CS₂“.

В Програмите са включени мерки (краткосрочни, средносрочни и дългосрочни), които следва да се приложат за територията на общините с цел намаляване на емисиите на ФПЧ10 от секторите – битово отопление, транспорт и индустрия.

Съгласно чл. 27, ал. 6 от ЗЧАВ, изпълнението на мерките от програмите следва да доведе до ежегодно намаление на броя превишения на нормите за вредни вещества и на средногодишните

нива на замърсителите в случаите, когато те са над определените норми за КАВ, регистрирани в пунктовете за мониторинг. За да се установи дали това изискване е изпълнено, се извършва оценка за предходната календарна година на база средна стойност на регистрирания брой превишения на нормите за вредни вещества и на средногодишните нива на замърсителите за последните три календарни години. Извършване на такава оценка за 2023 г. не се налага, тъй като и в трите пункта за мониторинг са спазени нормите за ФПЧ10.

Периодът на действие на Програмата за КАВ на Община Свищов изтече в края на 2023 г. Направеният анализ на данните от мониторинга показва, че в крайния период за изпълнение на Програмата и заложените в нея мерки, Общината е постигнала съответствие с нормите за ФПЧ10. Съгласно разпоредбите на чл. 29 от Наредба №12, в случаите в които вече има постигнато съответствие с нормите за КАВ, общинските органи съгласувано със съответните регионални инспекции по околна среда и водите, следва да предприемат необходимите мерки за поддържане на нивата на замърсителите под установените за тях норми и запазване на възможно най-доброто качество на въздуха в тях. В тази връзка Община Свищов няма задължение да извърши актуализация на програмата по чл. 27 от ЗЧАВ, но не е освободена от задължението да изпълнява поддържащи мерки за КАВ.

Във връзка с дадено предписание на Община Трявна за изготвяне на програма за КАВ, през месец ноември 2023 г. в РИОСВ-Велико Търново е представен проект на „Програма за намаляване нивата на замърсителите и достигане на нормите за качество на атмосферния въздух, по показател ФПЧ10 на територията на община Трявна“, с период на действие 2024 – 2028 г. В процедурата по съгласуване на програмата са констатирани пропуски, поради което същата е върната за коригиране и допълване.

Съгласно последното определяне на районите за оценка и управление на качеството на атмосферния въздух (РОУКАВ) и зоните с превишаване на установените норми и горни оценъчни прагове (ГОП) в страната, в рамките на Северен/Дунавски РОУКАВ, за контролираната от РИОСВ – Плевен територия е установено:

- Общини Плевен, Левски и Никопол са териториални единици с превишени норми за ФПЧ10, като за община Плевен е установено превишение и на годишната целева норма за нива на ПАВ (във фракцията на ФПЧ10);
- Община Троян е определена като териториална единица, в която е превишен горния оценъчен праг (ГОП) за ФПЧ10.

Кметовете на тези общини са изготвили и изпълняват Програми за намаляване нивата на замърсителите и за достигане на утвърдените норми за КАВ.

Община Ловеч постигна целите на актуализираната програма с план за действие 2016 – 2020 г. За периода 2018 – 2023 г. е постигнато спазване на средноденонощната (СДН) и средногодишната (СГН) норми за ФПЧ10, поради което не е извършено ново актуализиране на програмата. През 2023 г. Община Ловеч продължи изпълнението на мерките за намаляване нивата на ФПЧ10 с периодичен характер от приключилата програма.

Предвид установените при планово ндикативно измерване с МАС през 2021 г. 5 бр. превишения на СДН за ФПЧ10, Кметът на Община Троян е уведомен за задължението си да разработи/актуализира общинската програма по чл. 27, ал. 1 от ЗЧАВ. През 2023г. Община Троян е разработила нова програма за намаляване на нивото на ФПЧ10 и достигане на определената норма с период на действие 2023 - 2028г., за която предстои финалния етап – приемане от общинския съвет. През 2023 г. Община Троян продължи изпълнението на мерките за намаляване нивата на ФПЧ10 с периодичен характер от новата програма.

В актуализираната заповед на Министъра на околната среда и водите за утвърждаване на РОУКАВ, издадена на 25.3.2022 г. Община Левски е включена в списъка на зоните с регистрирани

превишения на нормите. В Община Левски са регистрирани превишения на средноденонощните норми за ФПЧ10 при проведено през 2016 г. индикативно измерване с МАС на РЛ-Плевен. През 2022 г. година на кмета на Община Левски е издадено предписание за разработване на програми за намаляване нивата на замърсителите и за достигане на утвърдените норми за КАВ, в съответствие с изискванията на чл. 27 от Закона за чистотата на атмосферния въздух (ЗЧАВ). Програмата е представена за съгласуване от МОСВ и предстои приемането и от общинския съвет.

През 2021 г. са актуализирани програмите по чл. 27, ал. 1 от ЗЧАВ на Община Плевен и Община Никопол. Комплексната програма за качество на атмосферния въздух за периода 2021 – 2025 г. на Община Плевен е приета с Решение № 423/28.01.2021 г. на Общински съвет – Плевен, след окончателно съгласуване от МОСВ и РИОСВ, в края на 2020 г., актуализираната програма на Община Никопол е окончателно съгласувана от РИОСВ – Плевен в края на 2021 г. и приета с Решение № 312/28.01.2022г. на Общински съвет - Никопол.

2.1.1.2.6. Изводи и заключения за качеството на атмосферния въздух в границите на териториите на РИОСВ, в чийто обхват се намират пристанищните терминали

Данните, постъпващи от автоматичните системи за контрол на състоянието на атмосферния въздух в реално време за гр. Русе показват запазване на тенденцията за подобрене качеството на атмосферния въздух през последните пет години. Трайно ниски остават нивата на основните следени замърсители-серни и азотни оксиди, въглероден оксид, бензен и озон.

Броят на регистрираните превишения по показател ФПЧ10 от автоматична станция за контрол на КАВ-АИС „Възраждане“- гр. Русе, (над $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$) през 2023 г. е 26, значително по-малък от тези през 2022 г. -60. Регистрираните превишения от ДОАС система „Профсъюзи“- гр. Силистра са само 2 броя за 2023 г., спрямо 14 броя за предходния отчетен период през 2022 г. Така Община Русе и Община Силистра отново са с изпълнено условие за не повече от 35 дни в годината с превишение на ПДК за ФПЧ10.

Средногодишната концентрация на фините прахови частици до 10 микрона за гр. Силистра е под определената норма от $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ - $17,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$. За Община Русе средно-годишната концентрация е $29,9 \mu\text{g}/\text{m}^3$ и остава също под установената норма.

Горивните инсталации в битово отопление имат съществен принос за повишаване нивата на замърсителите през отоплителния сезон. Продължава процесът на газификация на домакинствата и промишлените обекти в областите Русе, Разград и Силистра.

В гр. Русе и гр. Разград функционират и топлофикационни дружества. В гр. Силистра част от промишления и битовия сектор все още не са газифицирани. Локалните горивните инсталации използват твърди и течни горива.

След приключилото изграждане на газопровода за град Силистра и изградената Автоматична газо-разпределителна станция, продължава газифицирането на града - основно на обществени сгради и битови абонати.

От изложеното по-горе, могат да се направят следните заключения за състоянието на атмосферния въздух в региона:

- Замърсяването на атмосферния въздух се дължи основно на изгарянето на твърди горива за битово отопление. Използването на влажна дървесина, фосилни горива, и в много малка степен движението на амортизирани транспортни средства води до влошено качество на атмосферния въздух, особено при неблагоприятни атмосферни условия: мъгла, безветрие, температурна инверсия през отоплителния сезон;
- Промислената дейност не води до сериозно замърсяване на атмосферния въздух, но основен проблем остава отделянето на интензивно миришещи органични и неорганични

съединения от определени производствени дейности, които създават дискомфорт на населението на големите градове-Русе, Разград и Силистра;

- Експлоатацията на реконструиранияте парогенератори и пречиствателни съоръжения към тях в „Топлофикация-Русе“ ЕАД-гр. Русе не води до допълнително натоварване на въздушния басейн на гр. Русе;
- След завършване на процесите на газификация и топлофикация на гр. Русе и газификация на гр. Силистра, и изпълнение на заложените мерки в актуализираната програма за качество на атмосферния въздух на Община Русе, се очаква трайно намаляване на замърсяването на атмосферния въздух с ФПЧ10 и ФПЧ2,5 и достигане на нормативно определените нива;
- Очаква се след приключване на дейностите по водния цикъл в гр. Русе да окаже трайно влияние върху намаляване на концентрацията на фини прахови частици;
- Поради необходимостта от окончателно валидиране на данните преди докладване в Европейската агенция по околна среда, са възможни минимални промени в публикуваните данни. Окончателните данни се публикуват в Националния доклад за състоянието и опазването на околната среда, изготвян от ИАОС.

За територията на РИОСВ-Велико Търново през 2023 г. нивата на замърсители: серен диоксид, азотен диоксид, озон, бензен, арсен, кадмий, олово, ПАВ и ФПЧ2,5 са значително под установените норми. Измерените средногодишни концентрации на ФПЧ10 и в трите пункта за мониторинг са под СГН за опазване на човешкото здраве. В пунктове за мониторинг - „РИОСВ“, АИС „Г. Оряховица“ и „ДОАС S“ е спазена нормата за допустим брой превишения на СДН за ФПЧ10 под 35 броя.

На територията на РИОСВ-Плевен основен източник на замърсяване на атмосферния въздух остават праховите частици, основно емитирани от отоплението на домакинствата през зимните месеци.

2.1.1.2.7. Роля на пристанищните терминали в определяне КАВ на засегнатите райони

От дейността на пристанищните терминали основно се генерират неорганизиран прахови емисии.

В настоящата оценка като източници на неорганизиран прахови емисии на прах (ФПЧ10 и ФПЧ2.5), от технологичните процеси, са разгледани пристанищните терминали, на чиято територия се извършва обработката на насипни неупаковани товари. Съгласно данни на пристанищните оператори, дейности по обработка на насипни товари през предходната година се е извършвала на пет пристанищни терминала – Русе - Изток - 1, Русе - Изток - 2, Русе - Запад, Свищов и Сомовит. Изчисленията на генерираните прахови емисии е по подадени от съответните пристанищни оператори количества обработвани насипни товари: Русе - Изток - 1 – 100 411 тона, Русе - Изток - 2 – 54 235 тона, Русе - Запад – 37 387 тона, Свищов – 155 337 тона и Сомовит – 186 778 тона.

За изчисляване на годишните емисии на ФПЧ10 и ФПЧ2.5 в резултат от съхранение и товароразтоварни дейности на насипни товари са използвани емисионни фактори посочени в ЕМЕР/ЕЕА 2.А.5.с Storage, handling and transport of mineral products 2023, а именно - 6.0 g/ton за ФПЧ10 и 0.6 g/ton за ФПЧ2.5. Изчисленията годишни емисии от технологичните процеси на пристанищата са както следва:

- Русе - Изток - 1 – 0,60 t/y ФПЧ 10 и 0.06 t/y ФПЧ 2,5;
- Русе - Изток - 2 - 0,33 t/y ФПЧ 10 и 0.033 t/y ФПЧ 2,5;
- Русе - Запад - 0,22 t/y ФПЧ 10 и 0.022 t/y ФПЧ 2,5;
- Свищов - 0,93 t/y ФПЧ 10 и 0.093 t/y ФПЧ 2,5;

- Сомовит – 1,12 t/y ФПЧ 10 и 0.11 t/y ФПЧ 2,5.

Въз основа на получените стойности на образувани прахови емисии от пристанищните терминали за предходната 2024 год., като се отчетат спецификите на климатичните характеристики на районите на терминалите и се отчете и спазването на изискванията на чл. 70 от Наредба 1 от 27.06.2005 г. за норми за допустими емисии на вредни вещества, изпускани в атмосферата от обекти и дейности с неподвижни източници на емисии, то не се очаква значително въздействие от работата на пристанищните терминали върху КАВ на засегнатите населени места.

2.1.2. Повърхностни и подземни води

2.1.2.1. Повърхностни води

2.1.2.1.1. Речна мрежа

Проектът на Генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе попада в района на Повърхностно водно тяло р. Дунав, с код BG1DU000R001. Водосборната площ на поречие Дунав е 4217,437 km².

Характерни особености на водосборния район на река Дунав на българска територия

Макар, че българският бряг на р. Дунав в по-голямата си част е висок, съществуват десетина участъка, в които са запазени речните тераси, известни като Крайдунавски низини. В алувиалните отложения са формирани обилни водоносни хоризонти с много добри филтрационни показатели. Благодарение на пряката хидравлична връзка с реката е възможно привличане на извънредно големи количества речни води към високодебитни крайбрежни водовземни съоръжения – кладенци тип – „Раней“ и вертикални тръбни кладенци. От досегашната практика е установено, че привлекаемите водни ресурси по протежение на Крайдунавските низини са от порядъка на 300 – 500 l/s/km. Освен това редица низини имат подземно подхранване от прилежащите към тях обширни водоносни хоризонти. Така в Арчар- Орсойската, Цибърската и Козлодуйската низини получават подхранване от понтския водоносен хоризонт, а Островската – от сарматския водоносен хоризонт. Обширната Бръшлянска низина и Айдемирската низина се подхранват подземно от барем-аптския водоносен хоризонт. Всички сравнително големи крайдунавски градове като Видин, Лом, Козлодуй, Оряхово, Белене, Свищов, Русе и Силистра се водоснабдяват с подземни води от Крайдунавските низини. Подземни води от Бръшлянската и Айдемирската низини с помощта на системи от стъпални помпени станции се прашат далеч на юг за водоснабдяване на населените места в Лудогорието.

2.1.2.1.2. Повърхностно водно тяло. Типология на повърхностните води

Проектът на Генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе попада в Дунавски район на басейново управление.

Съгласно изискванията на Директива 2000/60/ЕС - Рамкова Директива за водите (РДВ), транспонирана в Закона за водите (ЗВ), Планът за управление на речните басейни (ПУРБ) за 2022-2027 г., приет с РЕШЕНИЕ № 917 / 31.12.2024 г. на Министерски съвет е основен инструмент за интегрирано управление на водите.

При разработване на Доклада за екологична оценка на „Проект на генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе“ е използвана наличната информация в публикуваните на страницата на ДРБУ и действащи ПУРБ на ДРБУ и ПУРН на ДРБУ за периода 2022-2027 г., съответно в секции „ПУРБ“ и „ПУРН“, както и годишните доклади за оценка на състоянието на водите с актуални данни, налични на страницата на ДРБУ - секция „Състояние на водите“ - „Анализ за състоянието на повърхностните водни тела, разположени на територията на Дунавски район за басейново управление за 2023г.“.

В ДРБУ са идентифицирани две категории повърхностни води – “река” и “езеро”. Към категория „река” се отнасят речните водни тела и язовирите, образувани чрез преграждане на река, която над язовира формира самостоятелно водно тяло. Към категория „езеро” се отнасят естествените езера и язовирите (водоемите), които са изкуствено създадени извън съществуващ водосбор на река (изкуствени водни тела –ИВТ) или са разположени в началото на реките и над тях не е обособено самостоятелно речно водно тяло.

При определянето на типовете реки и езера/язовири са използвани следните показатели:

- Задължителни фактори – екорегиян, надморска височина, геология, размер;
- Незадължителни – характер на водното течение, размер и геология, субстрат на речното дъно, наклон (енергия на потока). При определяне на височинното разделяне е взето в предвид и смяната на растителността.

Таблица 13. Типология категория „РЕКА”

Пореч ие	Код на водно тяло	Име на водно тяло	Типо логи я	Име на типа	Категор ия	Естестве но /СМВТ/ ИВТ ПУРБ 2022- 2027
Дунав	BG1DU000R001	ДУНАВ DURWB001	R6	Среден и долен Дунав	реки	СМВТ

Забележка: СМВТ – силно модифицирано ВТ. За СМВТ се определя екологичен потенциал.

Екологично и химично състояние на повърхностното водно тяло в обхвата на „Проект на генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе“. Екологични цели на повърхностното водно тяло

Екологичните цели за опазване на околната среда в едно с екологичното и химично състояние на повърхностното водно тяло в обхвата на „Проект на генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе“, съгласно ПУРБ 2022-2027 г на Басейнова дирекция „Дунавски район“, са дадени в **Таблица 14.**

Таблица 14. Екологични цели за постигане на добро екологично състояние и опазване на доброто такова на повърхностното водно тяло

Код на водно тяло	Географско описание водното тяло,	Екологично състояние/потенциал	Химично състояние	ЦЕЛ		
				Екологично състояние цел към 2027г.	Екологично състояние цел след 2027г.	Основание за изключения
BG1DU000R001	р. Дунав от границата при Ново село до границата при Силистра	умерено	не достигащо добро	Постигане на СКОС за добър екологичен потенциал по показатели Макрозообентос, Риби до 2027г. Предотвратяване на влошаването и запазване на добър екологичен потенциал по останалите елементи за качество.	Предотвратяване на влошаването и запазване на добро екологично състояние.	чл. 4(4)(а)(iii) от РДВ; чл. 156в, т. 1в от ЗВ- удължен срок по естествени причини- Макрозообентос и риби технически причини-Бромирани дифенилетири, Живак
				Химично състояние цел към 2027г.	Химично състояние цел след 2027г.	
				Намаляване на концентрацията на Бромирани дифенилетири, Живак до 2027г. Предотвратяване на влошаването и запазване на добро химично състояние по останалите показатели.	Постигане на СКОС за добро химично състояние по показатели Бромирани дифенилетири, Живак след 2027г. Предотвратяване на влошаването и запазване на добро химично състояние	

2.1.2.1.3. Анализ текущото състояние на река Дунав

Река Дунав, в българския участък, поради отличителните ѝ характеристики е отделена в едно единствено, самостоятелно водно тяло. Реката определя северната граница на Р. България с Р. Румъния. На основание изискванията на чл. 3, т. 4 от РДВ, касаещи международни райони с басейново управление, каквато е река Дунав, за управлението и е необходима съвместна координация между двете държави. Водно тяло с код BG1DU000R001 в ПУРБ 2022-2027 г. е определено като силно модифицирано водно тяло /СМВТ/ и е оценено с умерен екологичен потенциал.

Оценката на качеството на водите на река Дунав в българския ѝ участък се изготвя въз основа на данни от 5 мониторингови пункта, които се наблюдават, както в националните програми за контролен и оперативен мониторинг на повърхностни води, така и в т. нар. Дунавска програма, включваща пунктове от транснационалната мониторингова мрежа за р. Дунав /TNMN/. Анализираните физикохимични, специфични и приоритетни вещества са по утвърдената от Международен комитет по опазване на река Дунав /МКОРД/ програма с честота на пробовземане 12 пъти годишно. Освен тези показатели на пунктовете на българския бряг се провежда анализ на допълнително включени приоритетни вещества, съгласно изискванията на Наредба СКОС. Оценката на подкрепящите физикохимични показатели, е извършена въз основа на изискванията на Наредба № Н-4/14.09.2012 г., за тип R6 „Среден и долен Дунав“.

Река Дунав /долен Дунав/, от границата при Ново село до границата при град Силистра, водно тяло (ВТ) с код BG1DU000R001, се наблюдава в следните мониторингови пункта:

- р. Дунав при с. Ново село с код BG1DU01119MS010;
- р. Дунав преди вливане на р. Искър при с. Байкал с код BG1DU00039MS050;
- р. Дунав при гр. Свищов с код BG1DU07973MS070;
- р. Дунав преди гр. Русе с код BG1DU00918MS080;
- р. Дунав при гр. Силистра с код BG1DU00999MS100.

Резултатите от анализа на физикохимичните показатели за 2023 година показват умерено състояние на водите. В два от пунктовете за мониторинг (р. Дунав преди вливане на р. Искър при с. Байкал и р. Дунав при гр. Свищов) са измерени превишени концентрации по показатели общ фосфор и ортофосфати. Тъй като в районите на пунктовете с превишения са разположени обработваеми земи, може да се насочи, че вероятна причина за високите концентрации е използването на торове. По останалите физикохимични показатели изчислените средногодишни стойности отговарят на изискванията за отлично/добро състояние.

Във връзка с прилагането на Рамковата директива за водите 2000/60/ЕС са в действие програми за контролен и оперативен мониторинг на повърхностните води. Основната цел на програмите за контролен мониторинг е да осигурят необходимата информация за оценка състоянието на водите. Програмите за оперативен мониторинг включват онези водни обекти (водни тела), чието състояние е определено като „лошо“.

Веществата и елементите от групата на специфичните замърсители отговарят на нормите за добро състояние. В отделните пунктове се установяват единично измерени стойности над СКОС по показател алуминий, но те не оказват влияние на крайната оценка на водното тяло.

През 2023 г. е планиран и извършен **хидробиологичен мониторинг на пункта на р. Дунав при гр. Ново село (десен бряг) и р. Дунав при гр. Силистра**. Направена е оценка на потенциала според показателите фитопланктон, макрозообентос и риби. Според резултатите тези пунктове на р. Дунав отговаря на изискванията за добър потенциал. Не са установени концентрации приоритетни вещества над СКОС през 2023 г.

Съгласно проекта на ПУРБ 2022-2027 г., изготвената оценка за силно модифицирано (СМВТ) водното тяло с код BG1DU000R001 е за умерен екологичен потенциал (с отклонение по показатели: Макрозообентос (МЗБ) и риби) и недостигащо добро химично състояние (отклонение от СКОС по показатели в биота: бромирани дифенилетири и живак). Недостигането на добро химично състояние се дължи на отклонения от СКОС на приоритетните вещества бромирани дифенил етери и живак, които са установени в матрица биота. Двете вещества са от групата на токсични, устойчиви и биоаккумулятивни вещества, така наречените повсеместно разпространени замърсители. Важно е да се отбележи, че анализ на приоритетни вещества в биота е извършен за първи път в периода на изпълнение на ПУРБ 2016 – 2021 г. и не следва да се разглежда като влошаване на състоянието.

От направеният анализ може да се обобщи, че в периода на действие на ПУРБ 2022- 2027 г. екологичния потенциал и химичното състояние на повърхностното водното тяло на река Дунав остават непроменени.

В **Таблица 15** са дадени резултатите от оценката на екологичното състояние/потенциал на разглежданото повърхностно водно тяло. Анализът на резултатите показва, че При сравняване на резултатите с тези от ПУРБ 2022-2027 г. не се наблюдава подобряване на екологичното състояние/потенциал. Основните физико - химични показатели, по които се наблюдават отклонения са свързани с органично замърсяване - ортофосфати, общ фосфор, причина за които са използването на торове за обработваеми земи

Таблица 15. Състояние на водното тяло съгласно „АНАЛИЗ за състоянието на повърхностните водни тела, разположени на територията на Дунавски район за басейново управление за 2023 г“

Код	Водно тяло	Екологично състояние/потенциал	Химично състояние
BG1DU000R001	ДУНАВ	Умерено общ фосфор и ортофосфати	не достигащо добро Бромирани дифенилетири, Hg

2.1.2.1.4. Източници на замърсяване на водното тяло в териториалният обхват на „ПРОЕКТ НА ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН НА ПРИСТАНИЩЕ ЗА ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ РУСЕ“

Повърхностно водно тяло е определено като водно тяло със значим натиск.

Установени са следните видове натиск пречещ за достигане на добро химично и екологично състояние на водното тяло.

- Натиск от точкови източници:
 - Точкови източници – градски (битови) отпадъчни води (движеща сила – урбанизация/градско население);
 - Точкови източници - промишлени отпадъчни води (движеща сила – промишленост).
- Натиск от дифузни източници:
 - Дифузни източници – атмосферно отлагане (движеща сила – селско стопанство, Енергетика - нехидроенергия, Промишленост, Транспорт, Градско развитие).
- Хидроморфологичен натиск:
 - Физическо изменение на коритото / леглото / крайречните зони / брега - защита от наводнения(движеща сила – Защита от наводнения);
 - Физическо изменение на коритото / леглото / крайречните зони / брега – корабоплаване (движеща сила – Транспорт).
- Антропогенен натиск (движеща сила – Неизвестно).

Точковите източници на натиск от отпадъчни води с преобладаващ битов характер са както

следва:

- Канализационна мрежа на гр. Никопол;
- База за краткотраен отдих и спорт - комплекс Люляка;
- Товаро-разтоварна, производствена и складова дейност с необмитени и предназначени за износ стоки;
- Канализационна система на гр. Свищов;
- Канализационна мрежа на гр. Главиница;
- Канализационна система на гр. Русе;
- Митническо-спедиторска, товаро-разтоварна, складова дейност с генерални товари-мерали и транспортна техника;
- Пласментно-снабдителна база - терминал за съхранение и товаро-разтоварителни дейности с горива;
- Предприятие за производство на строително оборудване - студена обработка на метали;
- Канализационна система на гр. Тутракан;
- Терминал за втечен природен газ;
- Пристанище АДМ - Силистра - база за съхранение, обработка и транспорт на зърно;
- Канализационна система на гр. Силистра, с. Айдемир и с. Калипетрово;
- Резервоарно стопанство за съхранение на растителни масла и глицерин.

Канализационните мрежи и ПСОВ в агломерациите с над 2000 е. ж. в ДРБУ като точкови източници на натиск при повърхностните води са следните:

- Канализационна мрежа Никопол;
- ПСОВ Русе;
- Канализационна мрежа Русе;
- ПСОВ Свищов;
- ПСОВ Силистра;
- ПСОВ Тутракан.

Точковите източници на натиск от отпадъчни води с промишлен характер с разрешително по Закона за водите са:

- Производството на металорежещи машини - Силистра;
- Предприятие за преработка на зеленчуци Ряхово;
- Терминал за съхранение и товаро-разтоварителни дейности със светли горива Русе;
- Цех за производство на топлоизолационни плоскости Русе;
- Миячно-сортировъчна инсталация Вардим;
- Обект за разфасоване на птиче месо и производство на месни заготовки от птиче месо Свищов;
- Предприятие за преработка и консервиране на зеленчуци Свищов;
- Предприятие за производство на дървесно-влакнести плоскости Силистра;
- Рибна база със складови и обслужващи помещения Ряхово;
- Предприятие за производство на бетон, бетонови изделия и метални конструкции

Силистра;

- Инсталация за производство на технически растителни масла Русе;
- Предприятие за производство на вина и спиртни напитки Русе;
- Миячно-сортировъчна инсталация за преработка на речна баластра Свищов.

Точковите източници на натиск от отпадъчни води с промишлен характер с разрешително по Закона за опазване на околната среда са:

- "Свилоса" АД гр. Свищов;
- "ТЕЦ Свилоса" АД, гр. Свищов;
- Сгуроотвал на "ТЕЦ Свилоса" АД гр. Свищов;
- "Труд" АД, гр. Русе;
- "Жити" АД, гр. Русе;
- Регионално депо за неопасни, инертни и опасни отпадъци за общините Русе, Ветово, Иваново, Сливо поле и Тутракан;
- "ДНО - Сгуроотвал на "ТОПЛОФИКАЦИЯ РУСЕ" АД" гр. Русе;
- "Топлофикация- Русе" ЕАД- ТЕЦ "Русе-Изток" гр. Русе;
- "Астра Биоплант" ЕООД, гр. Сливо поле;
- "Екогалваник" ЕООД, гр. Русе.

2.1.2.1.5. Хидрология

Хидроложките показатели по поречието на река Дунав на Пристанище за обществен транспорт – Русе са сходни за всички терминали. Липсва възможност за регулация на нивото на реката в обхвата на всички терминали. Последния шлюз с възможност за регулация на нивото е Железни врата – разположен преди Пристанищата за обществен транспорт – Русе.

Хидрографските показатели са с ясно изразено пролетно пълноводие и есенно маловодие. Този естествен речен режим на водите определят характеристиките на корабоплаването по реката.

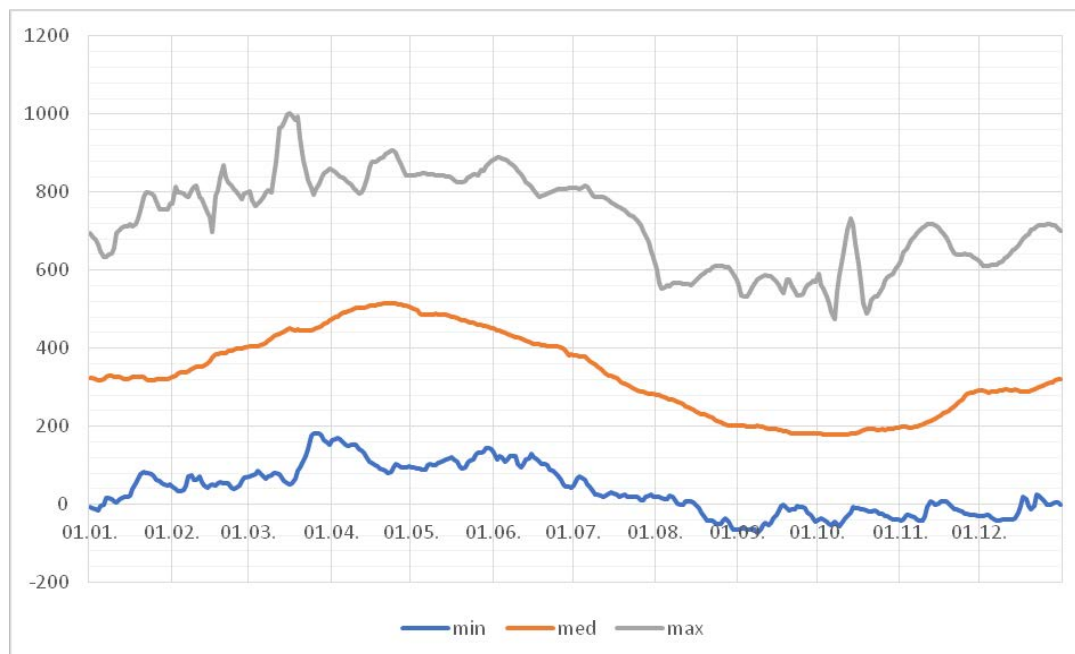
Всички терминали са разположени на високия десен бряг на река Дунав. Високите води при пролетно пълноводие не създават опасности от наводнения и предпоставки за преустановяване на работа на пристанищните терминали. Ниските води изискват съобразяване с товарите и проходимостта на товарните самоходни кораби и корабни композиции.

Хидрология на терминалите в гр. Русе

Котата на нулата на пегела при km 495.6 е 11.80 m във височинна система Балтика – Кронщад.

Среднодневни, максимални и минимални многогодишни водни стоежи по дати

За периода от 1941 – 2020 г. водните стоежи по дати са дадени на фигурата по-долу.

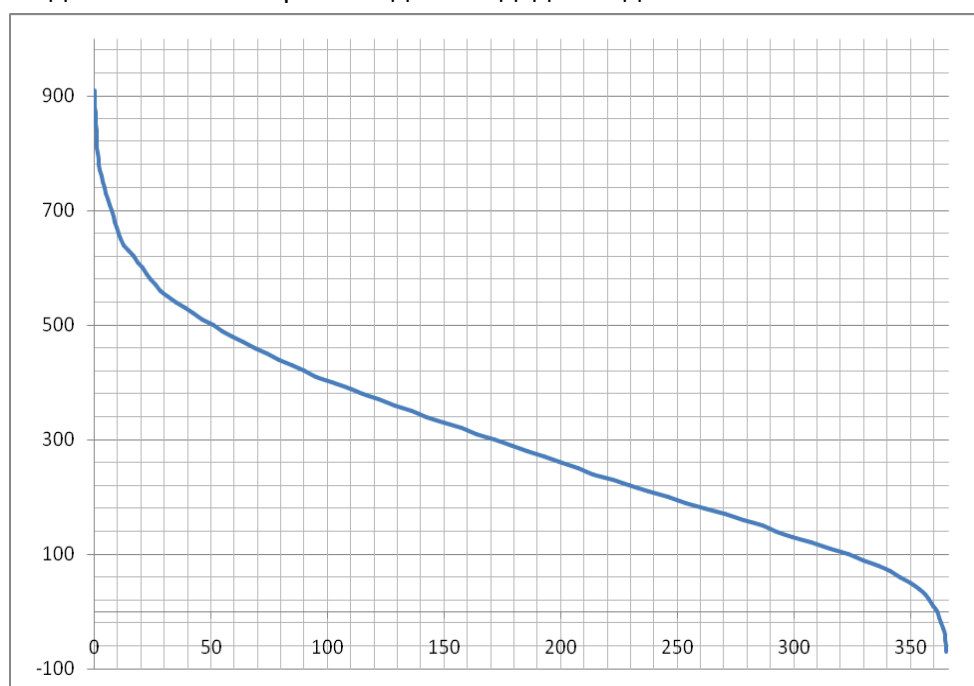


Фигура 59. Водни стоежи по дати за периода 1941 – 2020 год.

Абсолютният максимум е 1001 см регистриран през 1942 г. и е следствие на ледови запор. При естествен режим максималното регистрирано водно ниво е 908 см през април 2006 г.

Абсолютният минимум е -73 см и е регистриран през 2003 г. Най-често през месеците от март до юли се наблюдава годишният максимум на водното ниво, а през септември и октомври – годишният минимум. а средния многогодишен воден стоеж е 333 см с тенденция за намаляване.

На следната **Фигура 59** е дадена информация за многогодишната трайност на водните стоежи. Трайността на водните стоежи е броят на дните с даден воден стоеж и по-висок от него.

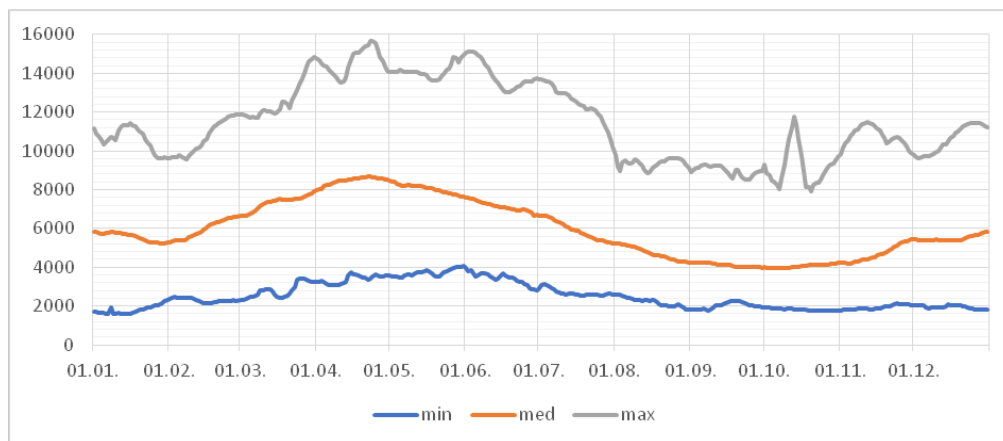


Фигура 60. Многогодишна трайност на водните стоежи

Среднодневни, максимални и минимални многогодишни водни количества

За периода от 1941 – 2020 г. средно многогодишното водно количество е 6071 m³/s.

Характерните водните количества [m³/s] по дати са дадени на фигурата по-долу.



Фигура 61. Характерни водните количества [m³/s] по дати

Най-често през месеците от март до юли се наблюдава пълноводието, а през септември и октомври са ниски води.

Средното многогодишно водно количество е 5952 m³/s с тенденция за намаляване.

Ниско корабоплавателно и регулационно ниво (НКРН) – по пегел Русе НКРН е 53 см или 12.33 m кота на водното ниво.

Температури на водата

Характерни температури на водата при Русе °C

VII			VIII			IX			X			XI			XII		
min	med	max	min	med	max	min	med	max	min	med	max	min	med	max	min	med	max
18.1	23.4	27.9	16.2	23.5	28.2	13.7	20.1	25.8	6.7	14.5	22.6	0.7	8.6	17.6	0.0	3.8	9.6

Годишни		
min	med	max
0.0	12.8	28.2

Ледови явления

Разглежданият период е от зимата на 1974–1975 г. (пускането в експлоатация на ХТК „Железни врата“, който оказва голямо влияние върху честотата и вида на ледовите явления в българо-румънския участък от река Дунав) до зимата на 2021-2022 г.

Ледоход е наблюдаван през 47.8% от зимите. Най-ранната дата на поява на ледохода е 23 декември, а най-късната дата на очистване на реката от лед е 17 март.

Пълно замръзване е регистрирано 4.3% от зимите. Най-ранната дата на замръзването е 20 януари, а най-късната дата на раздвижване на леда е 7 март.

Най-голямата продължителност на дни с ледови явления е 55 дни (през зимата 1984-1985 г.)

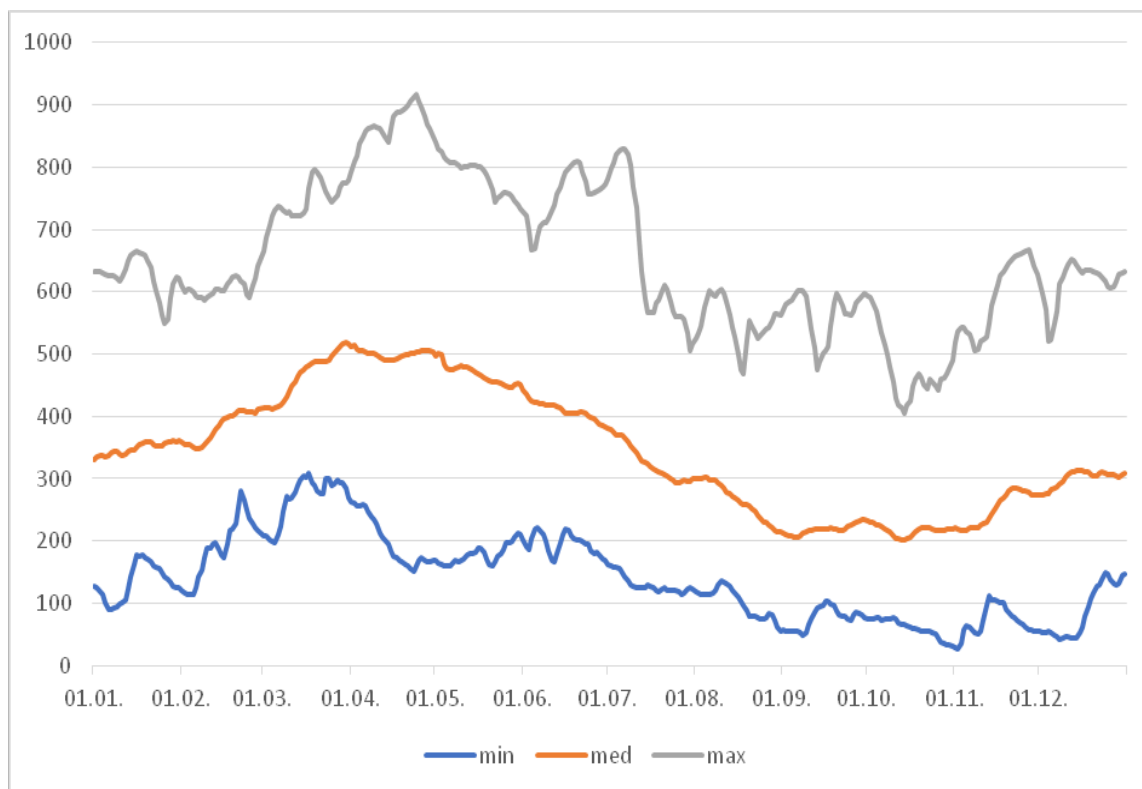
Хидрология на пристанищен терминал Тутракан

Котата на нулата на пегела при km 433 е 8.70 m във височинна система Балтика – Кронщад.

За пегел Тутракан е направена статистическата редица е от 1997 г. като са използвани данни за пегел „Олтеница“.

Среднодневни, максимални и минимални многогодишни водни стоежи по дати

За периода от 1997 – 2021 г. водните стоежи по дати са както е дадено на фигурата по-долу.

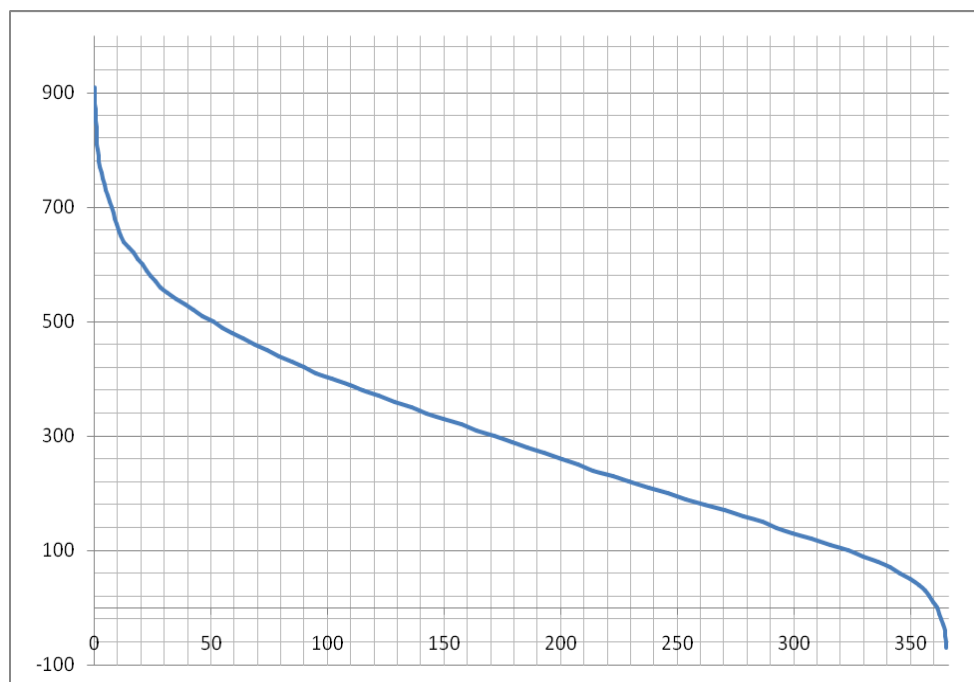


Фигура 62. Водни стоежи по дати за периода 1997 – 2021 год.

Абсолютният максимум е 917 cm регистриран през 2006 г. при естествен режим.

Абсолютният минимум е 27 cm и е регистриран през 2003 г. Най-често през месеците от март до юли се наблюдава годишният максимум на водното ниво, а през септември и октомври – годишният минимум. а средния многогодишен воден стоеж е 326 cm с тенденция за намаляване.

На следната **Фигура 63** е дадена информация за многогодишната трайност на водните стоежи. Трайността на водните стоежи е броят на дните с даден воден стоеж и по-висок от него.

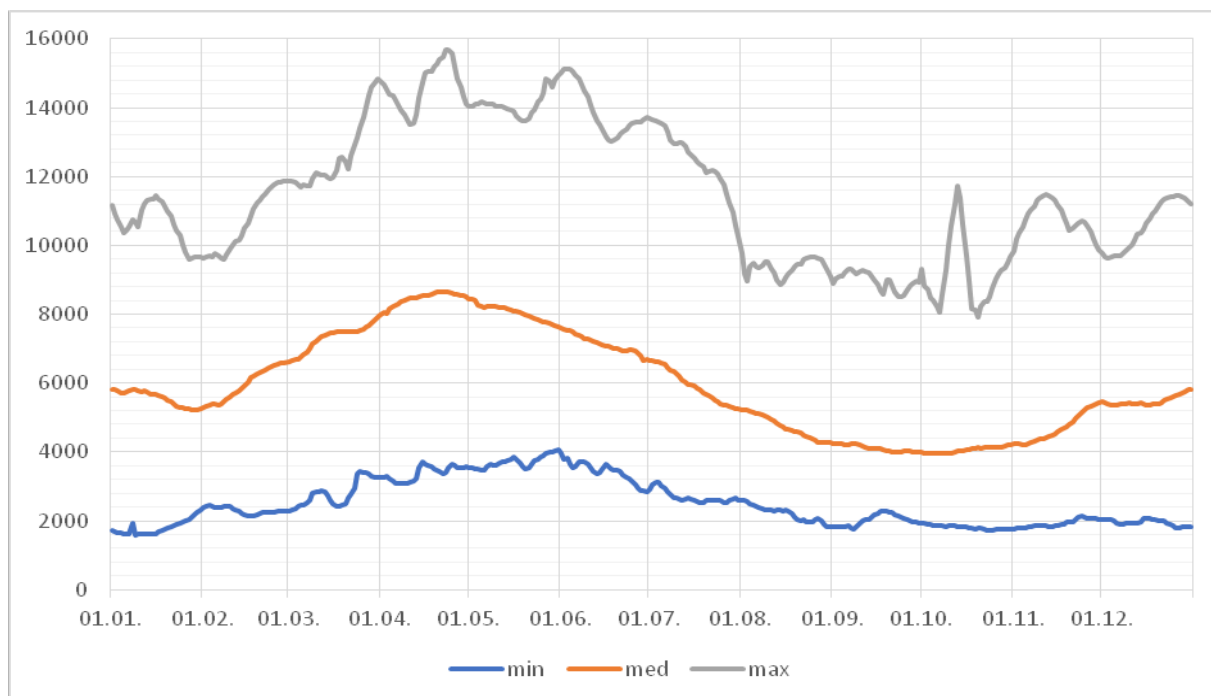


Фигура 63. Многогодишна трайност на водните стоежи

Среднодневни, максимални и минимални многогодишни водни количества

За периода от 1941 – 2020 г. средно многогодишното водно количество е 6160 m³/s.

Характерните водните количества [m^3/s] по дати са дадени на фигурата по-долу.



Фигура 64. Характерни водните количества [m^3/s] по дати

Най-често през месеците от март до юли се наблюдава пълноводието, а през септември и октомври са ниски води.

Средното многогодишно водно количество е с тенденция за намаляване.

Ниско корабоплавателно и регулационно ниво (НКРН) – по пегел Тутракан НКРН е 112 см или 9.82 м кота на водното ниво.

Температури на водата

Характерни температури на водата при Тутракан $^{\circ}\text{C}$

I			II			III			IV			V			VI		
min	med	max	min	med	max	min	med	max	min	med	max	min	med	max	min	med	max
0.0	1.8	6.0	0.0	2.1	8.0	0.0	5.5	12.2	3.1	11.4	18.0	10.1	17.1	24.0	14.1	21.2	26.0

VII			VIII			IX			X			XI			XII		
min	med	max	min	med	max	min	med	max	min	med	max	min	med	max	min	med	max
18.1	23.4	27.9	16.2	23.5	28.2	13.7	20.1	25.8	6.7	14.5	22.6	0.7	8.6	17.6	0.0	3.8	9.6

Годишни		
min	med	max
0.0	12.8	28.2

Ледови явления

Разглежданият период е от зимата на 1974–1975 г. (пускането в експлоатация на ХТК „Железни врата“, който оказва голямо влияние върху честотата и вида на ледовите явления в българо-румънския участък от река Дунав) до зимата на 2021-2022 г.

Ледоход е наблюдаван през 48.9% от зимите. Най-ранната дата на поява на ледохода е 23 декември, а най-късната дата на очистване на реката от лед е 18 март.

Пълно замръзване е регистрирано 5.1% от зимите. Най-ранната дата на замръзването е 20 януари, а най-късната дата на раздвижване на леда е 8 март.

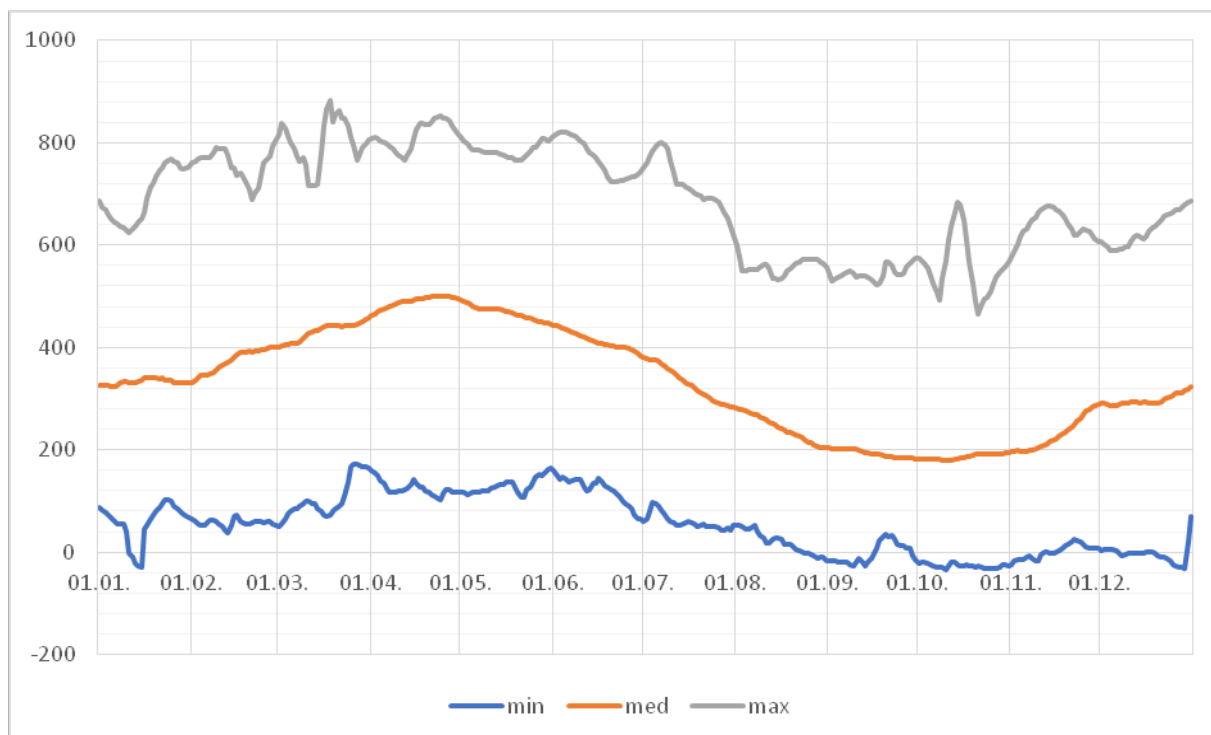
Най-голямата продължителност на дни с ледови явления е 56 дни (през зимата 1984-1985 г.).

Хидрология на терминалите в гр. Силистра

Котата на нулата на пегела при km 375.5 е 6.27 m във височинна система Балтика – Кронцад.

Среднодневни, максимални и минимални многогодишни водни стоежи по дати

За периода от 1941 – 2020 г. водните стоежи по дати са дадени на фигурата по-долу.

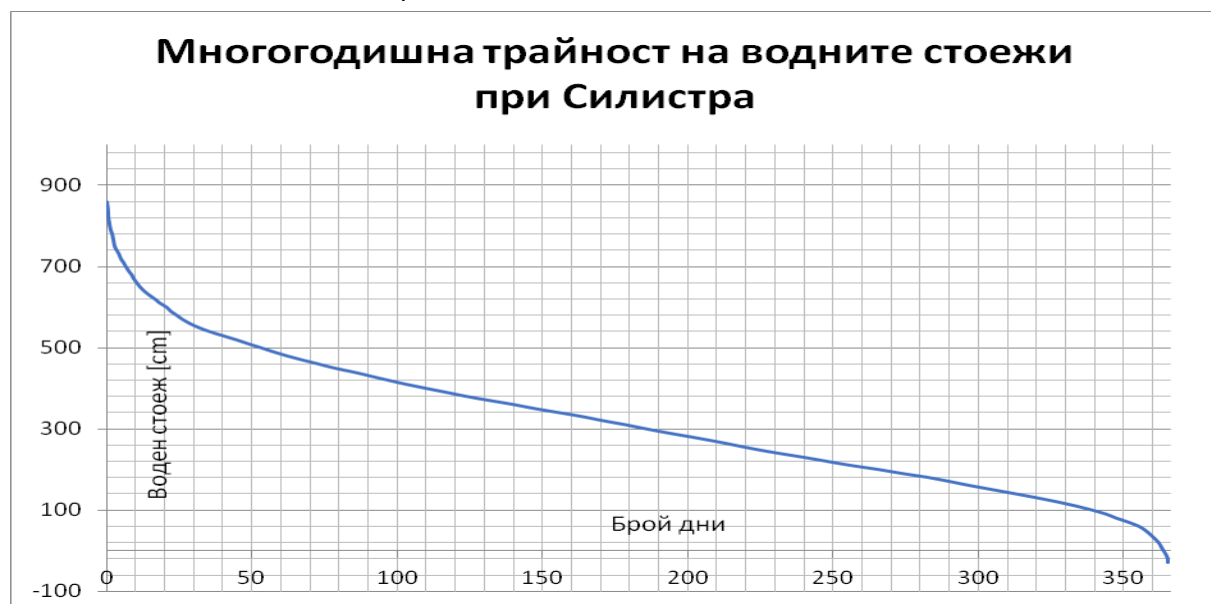


Фигура 65. Водни стоежи по дати за периода 1941 – 2020 год.

Абсолютният максимум е 883 см регистриран през 1942 г. и е следствие на ледови запор. При естествен режим максималното регистрирано водно ниво е 853 см през 2006 г.

Най-често през месеците от март до юли се наблюдава годишният максимум на водното ниво, а през септември и октомври – годишният минимум.

На фигурата по-долу е дадена информация за многогодишната трайност на водните стоежи. Трайността на водните стоежи е броят на дните с даден воден стоеж и по-висок от него.

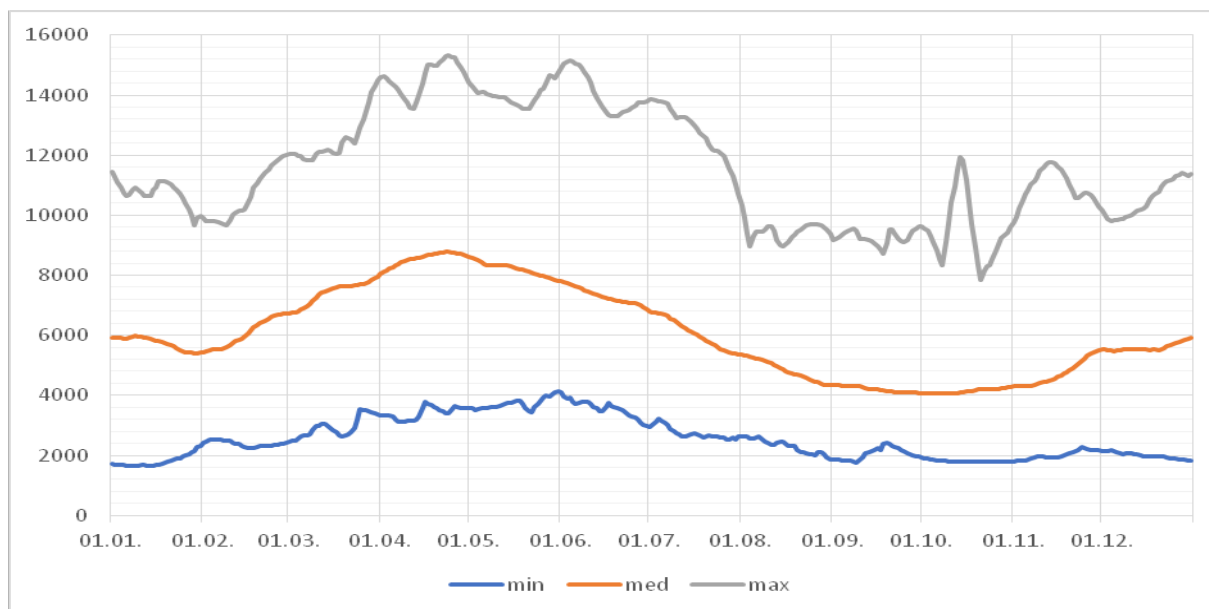


Фигура 66. Многогодишна трайност на водните стоежи

Среднодневни, максимални и минимални многогодишни водни количества

За периода от 1941 – 2020 г. средномногогодишното водно количество е 6071 m³/s.

Характерните водните количества [m³/s] по дати са дадени на фигурата по-долу.



Фигура 67. Характерни водните количества [m³/s] по дати

Най-често през месеците от март до юли се наблюдава пълноводието, а през септември и октомври са ниски води.

Ниско корабоплавателно и регулационно ниво (НКРН) – по пегел Силистра. НКРН е 80 см или 7.07 m кота на водното ниво.

Температури на водата

Характерни температури на водата при Силиста °C

I			II			III			IV			V			VI		
min	med	max	min	med	max	min	med	max	min	med	max	min	med	max	min	med	max
0,0	1,2	5,9	0,0	1,5	7,8	0,0	4,6	11,0	2,1	11,3	17,5	11,9	17,2	24,1	15,2	21,2	26,2

VII			VIII			IX			X			XI			XII		
min	med	max	min	med	max	min	med	max	min	med	max	min	med	max	min	med	max
18,2	23,6	27,5	16,8	23,6	27,4	13,8	20,2	25,0	6,3	14,3	21,2	0,6	8,5	14,2	0,0	3,4	8,0

Годишни		
min	med	max
0,0	12,5	27,5

Ледови явления

Разглежданият период е от зимата на 1974–1975 г. (пускането в експлоатация на ХТК „Железни врата“, който оказва голямо влияние върху честотата и вида на ледовите явления в българо-румънския участък от река Дунав) до зимата на 2021-2022 г.

Ледоход е наблюдаван през 44.7% от зимите. Най-ранната дата на поява на ледохода е 23 декември, а най-късната дата на очистване на реката от лед е 17 март.

Пълно замръзване е регистрирано 6.4% от зимите. Най-ранната дата на замръзването е 5 януари, а най-късната дата на замръзването е 1 март.

Най-голямата продължителност на дни с ледови явления е 69 дни (през зимата 1984-1985 г.).

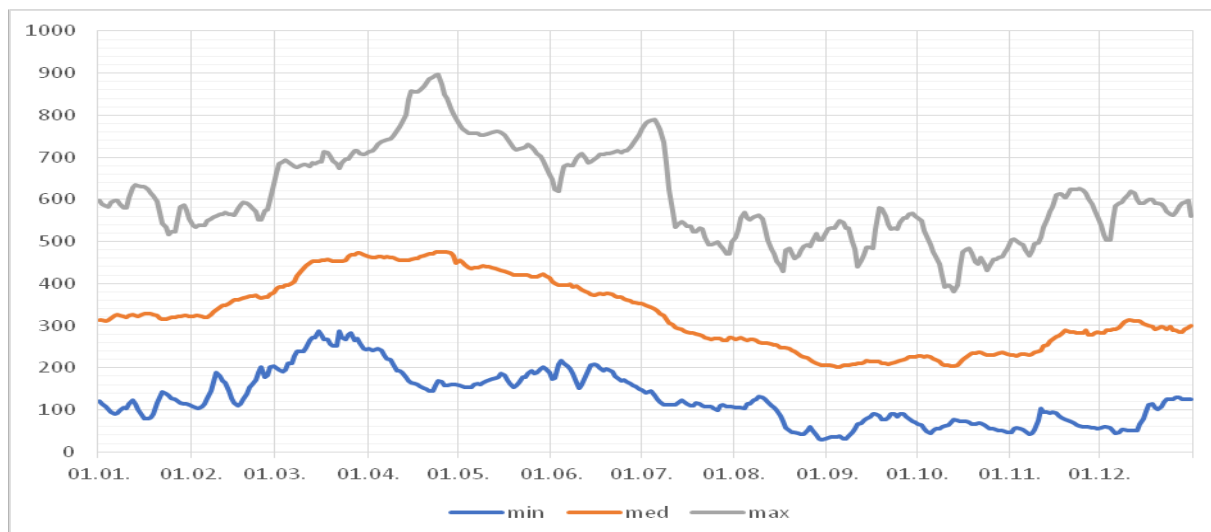
Хидрология на терминалите в област Плевен

Котата на нулата на пегела при km 597.5 е 17.02 m във височинна система Балтика – Кронщад.

Среднодневни, максимални и минимални многогодишни водни стоежи по дати

За пегел Никопол статистическата редица е от 1997 г. като някои данни са възстановени по пегел „Турну Мъгуреле“.

За периода от 1997 – 2021 г. водните стоежи по дати са дадени на фигурата по-долу.

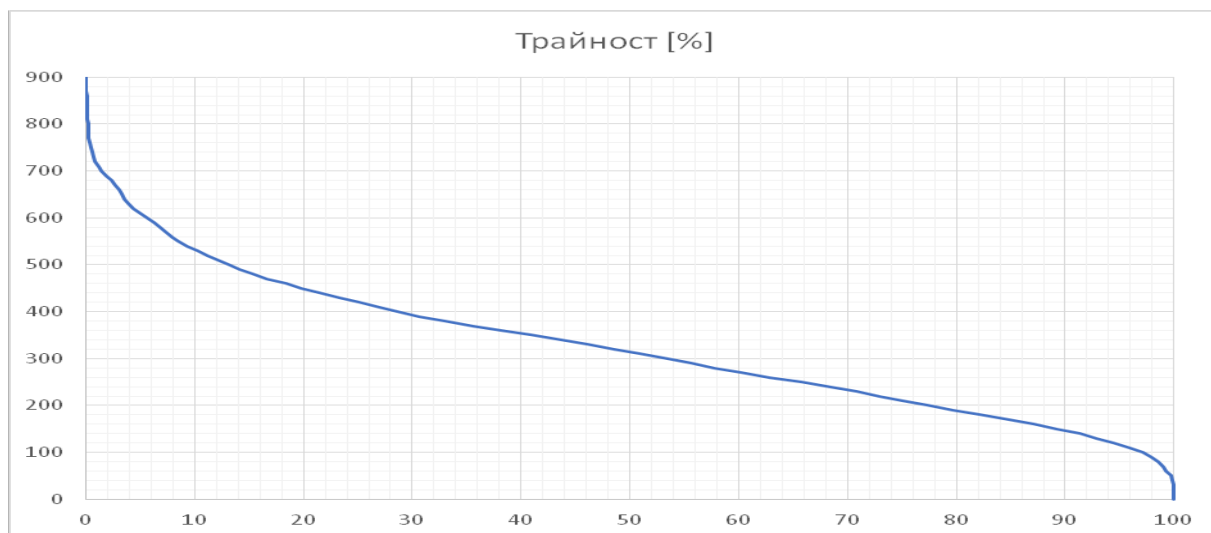


Фигура 68. Водни стоежи по дати за периода 1997 – 2021 год.

Абсолютният максимум е 896 см регистриран през 2006 г. при естествен режим.

Абсолютният максимум е 29 см и е регистриран през 2003 г. Най-често през месеците от март до юли се наблюдава годишният максимум на водното ниво, а през септември и октомври – годишният минимум. а средния многогодишен воден стоеж е 326 см с тенденция за намаляване.

На фигурата по-долу е дадена информация за многогодишната трайност на водните стоежи. Трайността на водните стоежи е броят на дните с даден воден стоеж и по-висок от него.

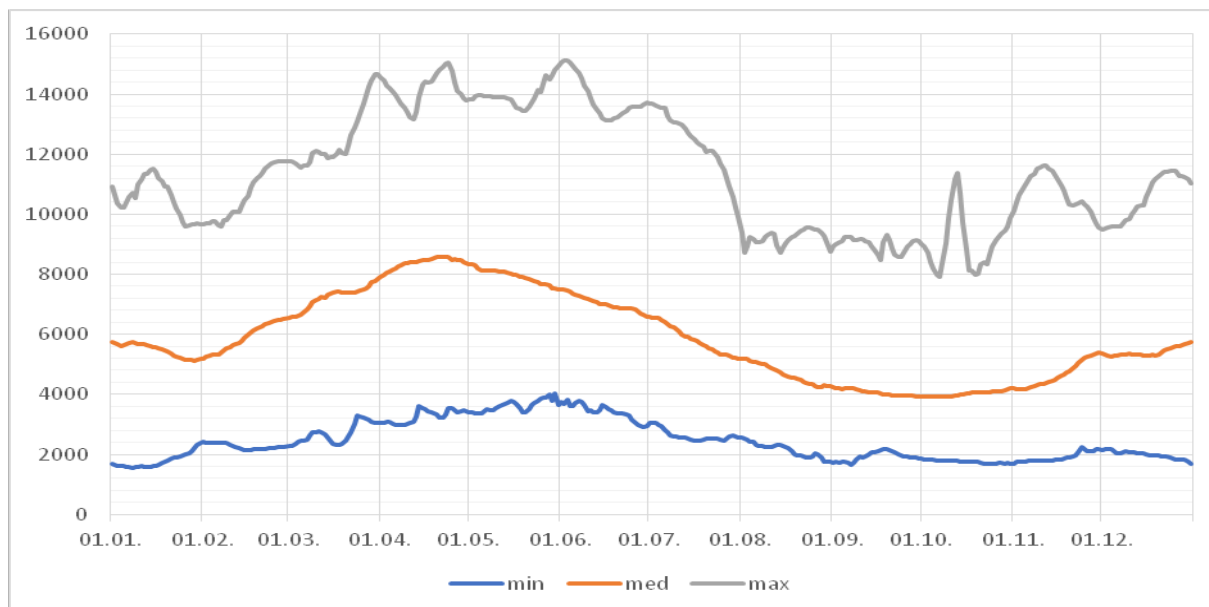


Фигура 69. Многогодишна трайност на водните стоежи

Среднодневни, максимални и минимални многогодишни водни количества

За периода от 1941 – 2020 г. средномногогодишното водно количество е 6039 m³/s.

Характерните водните количества [m³/s] по дати са дадени на фигурата по-долу (данните са за Свищов).



Фигура 70. Характерни водните количества [m³/s] по дати

Най-често през месеците от март до юли се наблюдава пълноводието, а през септември и октомври са ниски води.

Средното многогодишно водно количество е 5884 m³/s с тенденция за намаляване.

Ниско корабоплавателно и регулационно ниво (НКРН) – по пегел Никопол НКРН е 123 cm или 18.25 m кота на водното ниво.

Температури на водата

Характерни температури на водата при Никопол °C

I			II			III			IV			V			VI		
min	med	max	min	med	max	min	med	max	min	med	max	min	med	max	min	med	max
0.0	1.8	6.0	0.0	2.1	8.0	0.0	5.5	12.2	3.1	11.4	18.0	10.1	17.1	24.0	14.1	21.2	26.0

VII			VIII			IX			X			XI			XII		
min	med	max	min	med	max	min	med	max	min	med	max	min	med	max	min	med	max
18.1	23.4	27.9	16.2	23.5	28.2	13.7	20.1	25.8	6.7	14.5	22.6	0.7	8.6	17.6	0.0	3.8	9.6

Годишни		
min	med	max
0.0	12.8	28.2

Ледови явления

Разглежданият период е от зимата на 1974–1975 г. (пускането в експлоатация на ХТК „Железни врата“, който оказва голямо влияние върху честотата и вида на ледовите явления в българо-румънския участък от река Дунав) до зимата на 2021-2022 г.

Ледоход е наблюдаван през 37% от зимите. Най-ранната дата на поява на ледохода е 21 декември, а най-късната дата на очистване на реката от лед е 3 март.

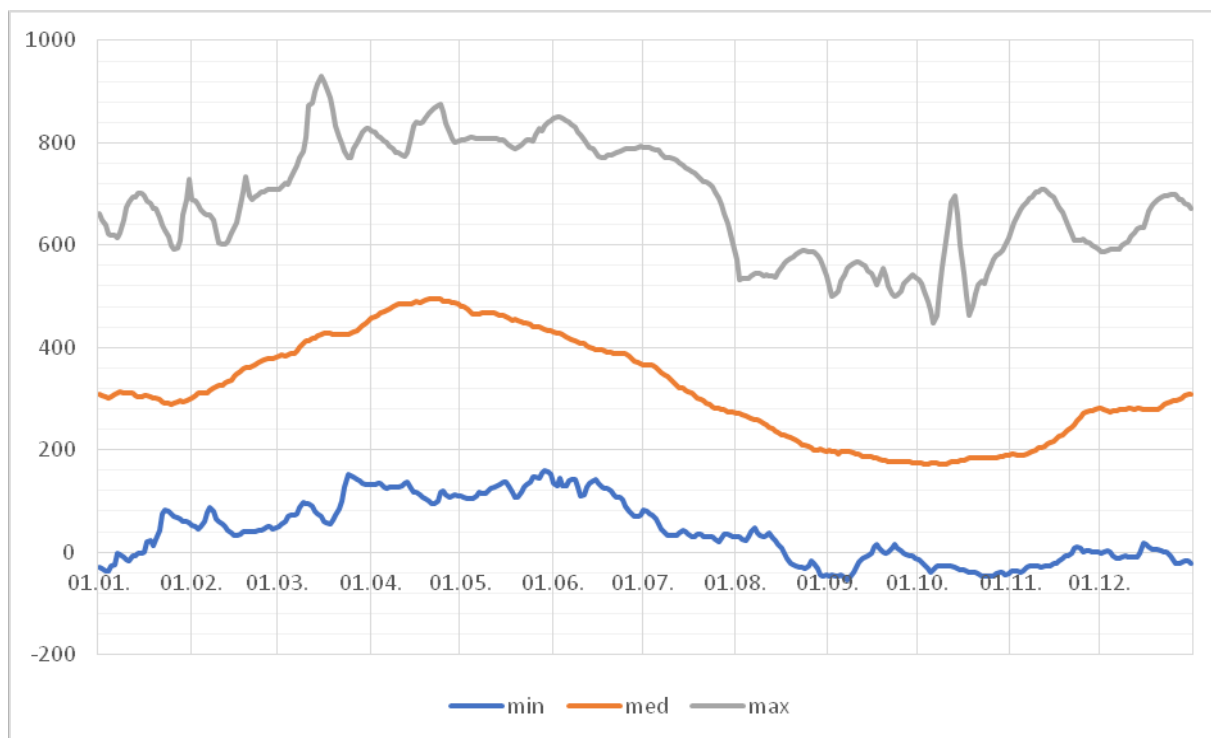
Пълно замръзване е регистрирано 2.2% от зимите. Наблюдавано е пълно замръзване за един ден през зимата на 1984-1985 г.

Най-голямата продължителност на дни с ледови явления е 42 дни (през зимата 1984-1985 г.).

Хидрология на пристанищен терминал Свищов

Котата на нулата на пегела при km 554.300 е 14.89 m във височинна система Балтика – Кронцад.

Среднодневни, максимални и минимални многогодишни водни стоежи по дати
За периода от 1941 – 2020 г. водните стоежи по дати са дадени на фигурата по-долу.

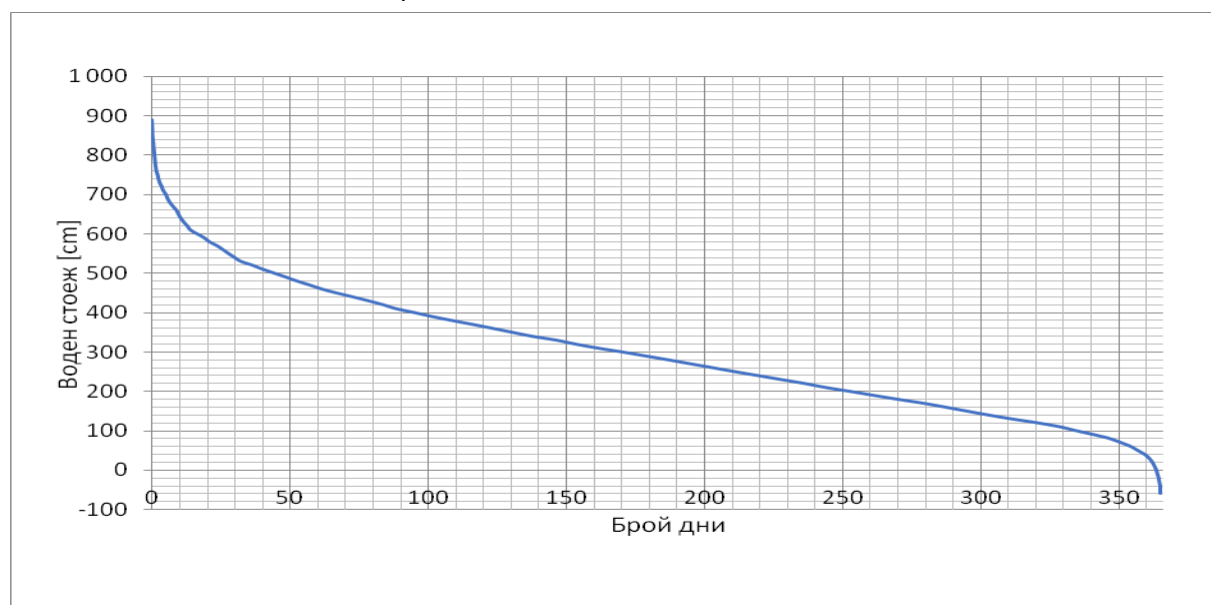


Фигура 71. Водни стоежи по дати за периода 1941 – 2020 год.

Абсолютният максимум е 929 см регистриран през 1942 г. и е следствие на ледови запор. При естествен режим максималното регистрирано водно ниво е 876 см през април 2006 г.

Абсолютният максимум е -55 см и е регистриран през 2003 г. Най-често през месеците от март до юли се наблюдава годишният максимум на водното ниво, а през септември и октомври – годишният минимум. а средния многогодишен воден стоеж е 319 см с тенденция за намаляване.

На фигурата по-долу е дадена информация за многогодишната трайност на водните стоежи. Трайността на водните стоежи е броят на дните с даден воден стоеж и по-висок от него.

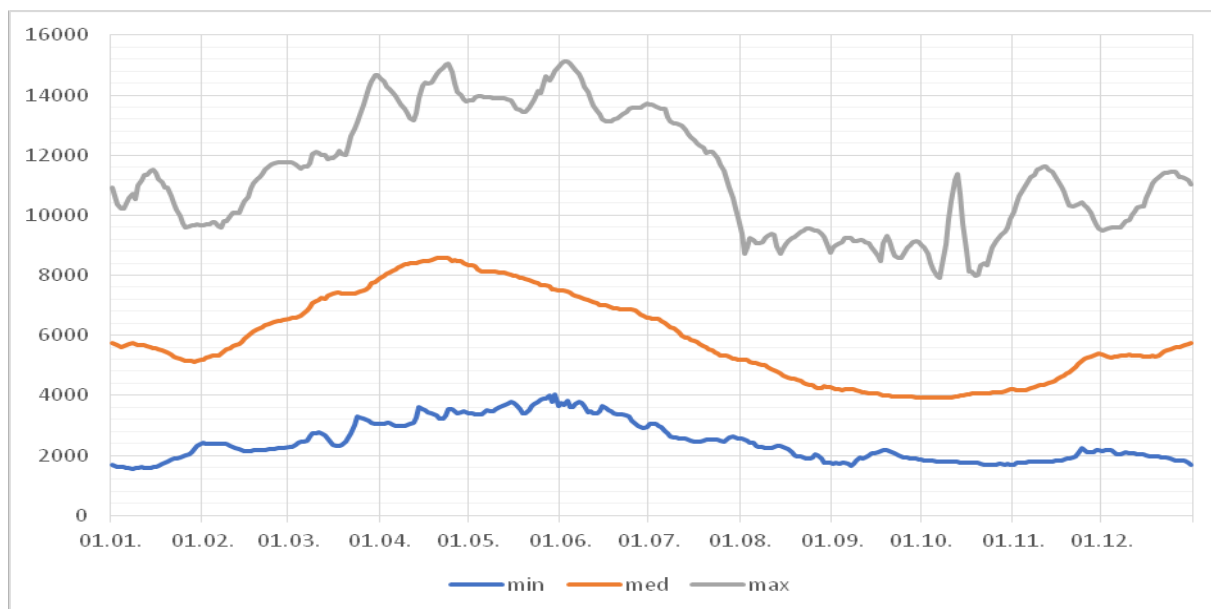


Фигура 72. Многогодишна трайност на водните стоежи

Среднодневни, максимални и минимални многогодишни водни количества

За периода от 1941 – 2020 г. средномногогодишното водно количество е 6071 m³/s.

Характерните водните количества [m³/s] по дати са дадени на фигурата по-долу.



Фигура 73. Характерни водните количества [m³/s] по дати

Най-често през месеците от март до юли се наблюдава пълноводието, а през септември и октомври са ниски води.

Средното многогодишно водно количество е 5884 m³/s с тенденция за намаляване.

Ниско корабоплавателно и регулационно ниво (НКРН) – по пегел Свищов. НКРН е 76 см или 15.65 м кота на водното ниво.

Температури на водата

Характерни температури на водата при Свищов °C

I			II			III			IV			V			VI		
min	med	max	min	med	max	min	med	max	min	med	max	min	med	max	min	med	max
0.0	1.8	6.0	0.0	2.1	8.0	0.0	5.5	12.2	3.1	11.4	18.0	10.1	17.1	24.0	14.1	21.2	26.0

VII			VIII			IX			X			XI			XII		
min	med	max	min	med	max	min	med	max	min	med	max	min	med	max	min	med	max
18.1	23.4	27.9	16.2	23.5	28.2	13.7	20.1	25.8	6.7	14.5	22.6	0.7	8.6	17.6	0.0	3.8	9.6

Годишни		
min	med	max
0.0	12.8	28.2

Ледови явления

Разглежданият период е от зимата на 1974 – 1975 г. (пускането в експлоатация на ХТК „Железни врата“, който оказва голямо влияние върху честотата и вида на ледовите явления в българо-румънския участък от река Дунав) до зимата на 2021-2022 г.

Ледоход е наблюдаван през 37% от зимите. Най-ранната дата на поява на ледохода е 21 декември, а най-късната дата на очистване на реката от лед е 3 март.

Пълно замръзване е регистрирано 2.2% от зимите. Наблюдавано е пълно замръзване за един ден през зимата на 1984-1985 г.

Най-голямата продължителност на дни с ледови явления е 44 дни (през зимата 1984-1985 г.).

2.1.2.1.6. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Може да се обобщи, че качеството на повърхностните води в териториалният обхват на „Проект на генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе“ се характеризират с умерено екологично и не достигащо добро химично състояние.

Водното тяло е трансгранично и силно модифицирано. Дефинираните изключения от постигане на целите за опазване на околната среда за водно тяло са от технически и международен характер и са в пряка зависимост от корабоплаването по реката.

Генералният план на пристанище за обществен транспорт Русе не предвижда разширение на пристанищната и техническата инфраструктура, както и промени в обхвата на акваторията на река Дунав. Не се предвижда изграждане на нови корабни места, разширение на пристанищни терминали, нови пътища, нови ж.п. подходи, нови водовземания.

От предвидените дейности не се очаква реализирането на проект на Генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе да окаже значително негативно влияние върху елементите за качество на водното тяло. Заложените в проекта дейности не се очаква да доведат до влошаване на екологичното и химичното състояние на повърхностното водно тяло и до непостигане на поставената екологична цел.

2.1.2.2. Подземни води

Съществуващото състояние на подземните води, респективно на подземните водни тела (ПВТ) е определено на база документи, определящи интегрираното управление на водите в обхвата на обекта: План за управление на речните басейни (2016-2021 г.) и План за управление на речните басейни 2022-2027-приет с Решение № 917 / 31.12.2024 г. на Министерски съвет.

Териториалния обхват на инвестиционното предложение, попада към Басейнова дирекция „Дунавски район“. Подземните води са идентифицирани в зависимост от главните типове хидрогеоложки структури, хидрогеоложките системи и тяхното разположение в разрез, като в **Таблица 16** и на картния материал, даден в **Приложение 1**, са дадени подземните водни тела, попадащи в териториалния обхват на обекта:

- BG1G0000QAL007 - Порови води в Кватернера - Карабоазка низина;
- BG1G0000QAL008 - Порови води в Кватернера - Беленско-Свищовска низина;
- BG1G0000QAL010 - Порови води в Кватернера - Бръшлянска низина;
- BG1G0000QAL012 - Порови води в Кватернера - Айдемирска низина;
- BG1G0000QPL026 - Порови води в Кватернера - между реките Осъм и Янтра;
- BG1G00000N1035 - Порови води в Неогена - район Русе – Силистра;
- BG1G0000K2M047 - Карстови води в Ломско-Плевенския басейн;
- BG1G0000K1B041 - Карстови води в Русенската формация;
- BG1G0000J3K051 - Карстови води в Малм-Валанжския басейн.

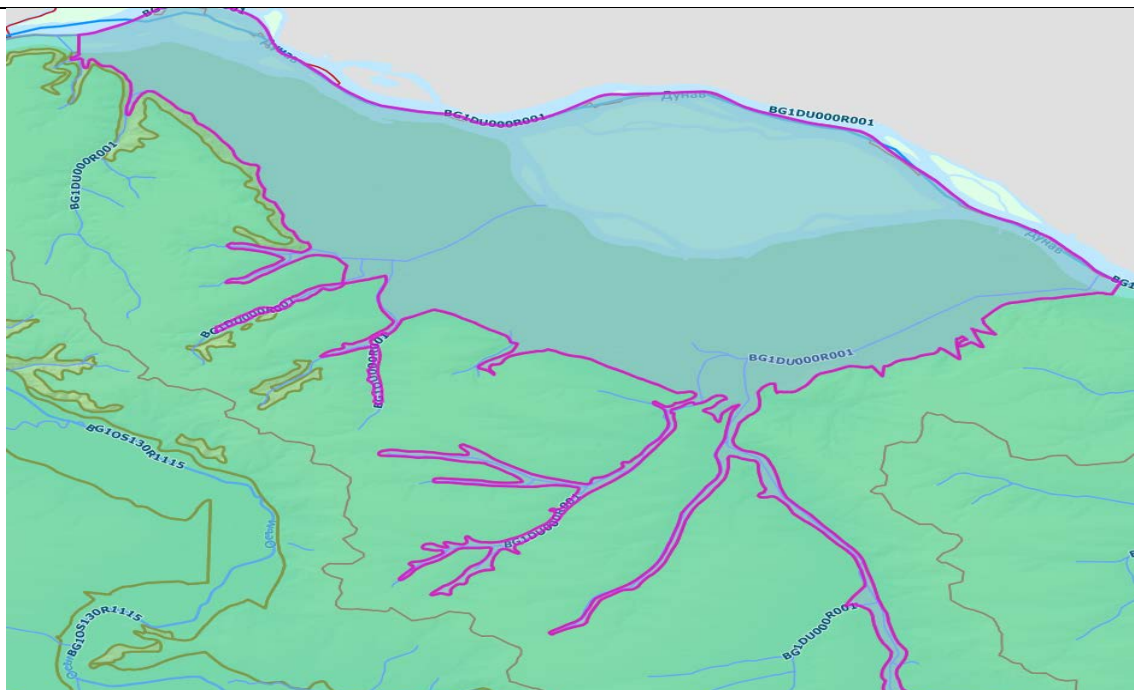
Таблица 16. Списък на подземните водни тела в териториалния обхват на обекта

№ по ред	Поречие	Типология на характеризиране на ПВТ (по НИМХ)	Наименование на подземно водно тяло (ПВТ)	Вертикална позиция, хоризонти (1, 2, 3)	Код на ПВТ
Слой 1 – Неоген - Кватернер					
1	Искър; Вит; Дунав;	Подземни водни тела	Порови води в Кватернера	1	BG1G0000QAL007

№ по ред	Поречие	Типология на характеризиране на ПВТ (по НИМХ)	Наименование на подземно водно тяло (ПВТ)	Вертикална позиция, хоризонти (1, 2, 3)	Код на ПВТ
		крайдунавски низини	Карабоазка низина		
2	Дунав	Подземни водни тела в крайдунавски низини	Порови води в Кватернера - Беленско-Свищовска низина	1	BG1G0000QAL008
3	Русенски Лом; Дунавски Добруджански реки; Дунав	Подземни водни тела в крайдунавски низини	Порови води в Кватернера - Бръшлянска низина	1	BG1G0000QAL010
4	Дунавски Добруджански реки ; Дунав	Подземни водни тела в крайдунавски низини	Порови води в Кватернера - Айдемирска низина	1	BG1G0000QAL012
5	Дунав; Янтра; Осъм	Подземни водни тела в междуречните масиви в Северна България	Порови води в Кватернера - между реките Осъм и Янтра	1	BG1G0000QPL026
Слой 2 – Неоген					
6	Дунав; Дунавски Добруджански реки; Русенски Лом	Подземни водни тела в междуречните масиви в Северна България	Порови води в Неогена - район Русе – Силистра	1; 2	BG1G00000N1035
Слой 4 – Горна Креда					
7	Вит: Осъм: Искър: Дунав	Подземни водни тела в типични водоносни хоризонти	Карстови води в Ломско-Плевенския басейн	1; 2; 3	BG1G0000K2M047
Слой 5 - Триас-Юра-Креда					
8	Дунав; Дунавски Добруджански реки; Русенски Лом; Янтра	Подземни водни тела в типични водоносни хоризонти	Карстови води в Русенската формация	1; 2; 3	BG1G0000K1B041
Слой 6 – Горна Юра- Долна Креда - малм валанж					
9	Дунав; Дунавски Добруджански реки; Русенски Лом; Янтра	Подземни водни тела в типични водоносни хоризонти	Карстови води в Малм-Валанжския басейн	1; 2; 3; 4	BG1G0000J3K051

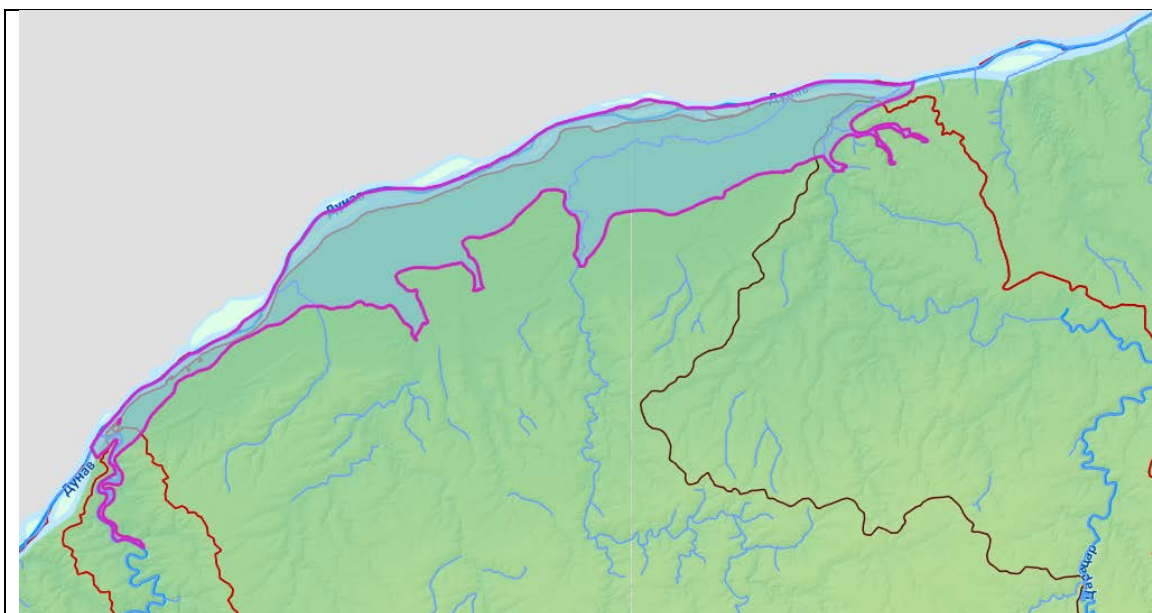
Обобщена характеристика на наличните данни за подземните водни тела е представена в **Таблица 17** до **Таблица 25**.

Таблица 17. Обща информация за подземното водно тяло BG1G0000QAL007



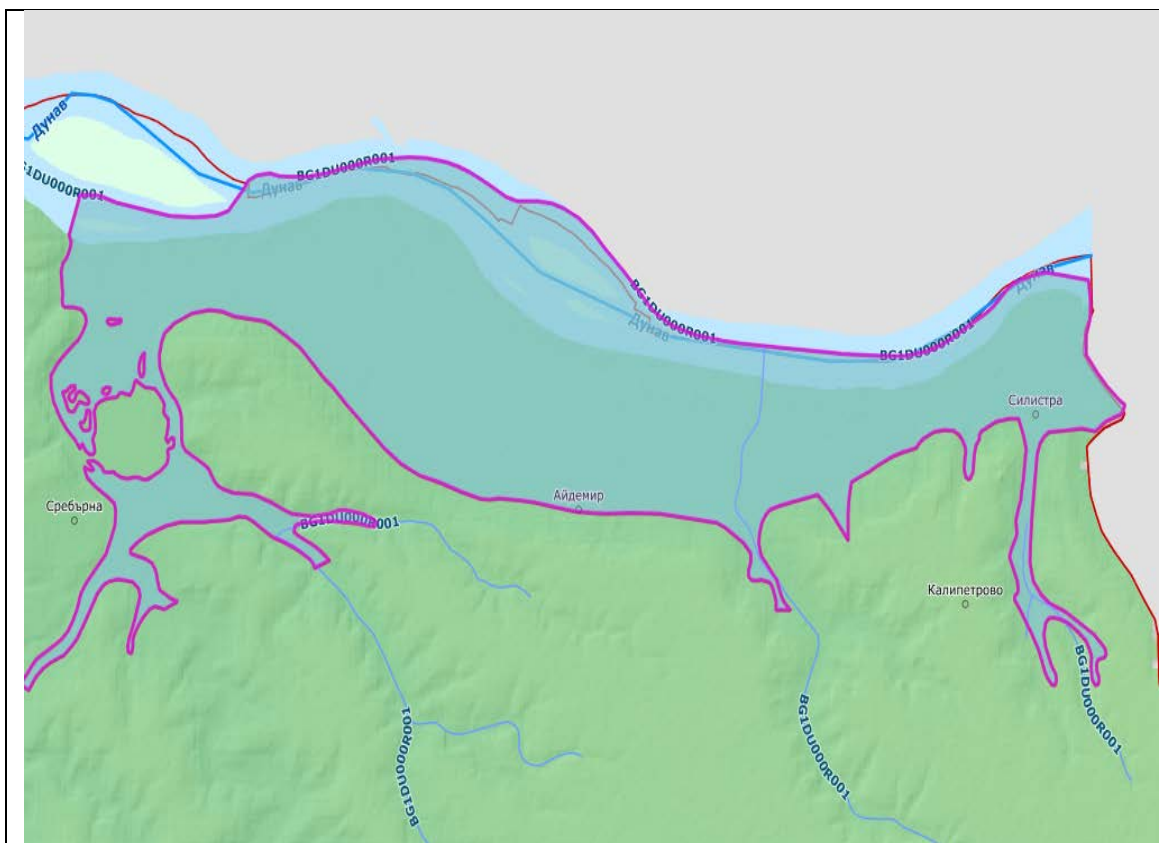
ПАРАМЕТЪР	СТОЙНОСТ
Водно тяло:	Порови води в Кватернера - Беленско-Свищовска низина
Код на ПВТ:	BG1G0000QAL008
Разкрита площ:	272.32km ²
Площ на ПВТ:	272.32km ²
Тип на ПВТ:	безнапорен
Тип на водоносния хоризонт:	поров- силно водообилен
Литоложки строеж на ПВТ:	чакъли и пясъци
Покриващи пластове	песъчливи глини и глини, блатни глини
Средна дебелина на ПВТ:	18 m
Средна проводимост на ПВТ:	2592 m ² /d
Среден коефициент на филтрация:	144 m/d
Пористост:	35 %
Инфилтрация:	20 %

Таблица 19. Обща информация за подземното водно тяло BG1G0000QAL010



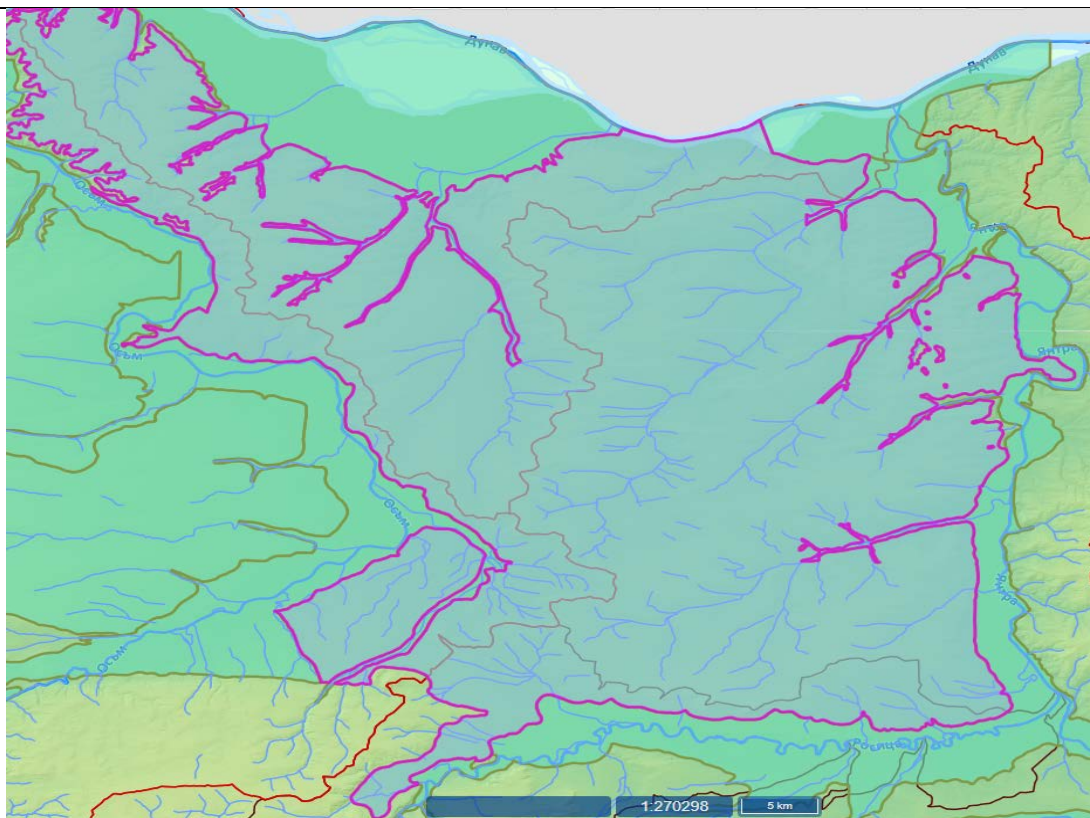
ПАРАМЕТЪР	СТОЙНОСТ
Водно тяло:	Порови води в Кватернера - Бръшлянска низина
Код на ПВТ:	BG1G0000QAL010
Разкрита площ:	262.08 km ²
Площ на ПВТ:	262.08 km ²
Тип на ПВТ:	безнапорен
Тип на водоносния хоризонт:	поров- силно водообилен
Литоложки строеж на ПВТ:	чакъли и пясъци и пясъчливи глини
Покриващи пластове	пясъчливи глини, глини и льос
Средна дебелина на ПВТ:	9 m
Средна проводимост на ПВТ:	1251 m ² /d
Среден коефициент на филтрация:	139 m/d
Пористост:	35 %
Инфилтрация:	20 %

Таблица 20. Обща информация за подземното водно тяло BG1G0000QAL012



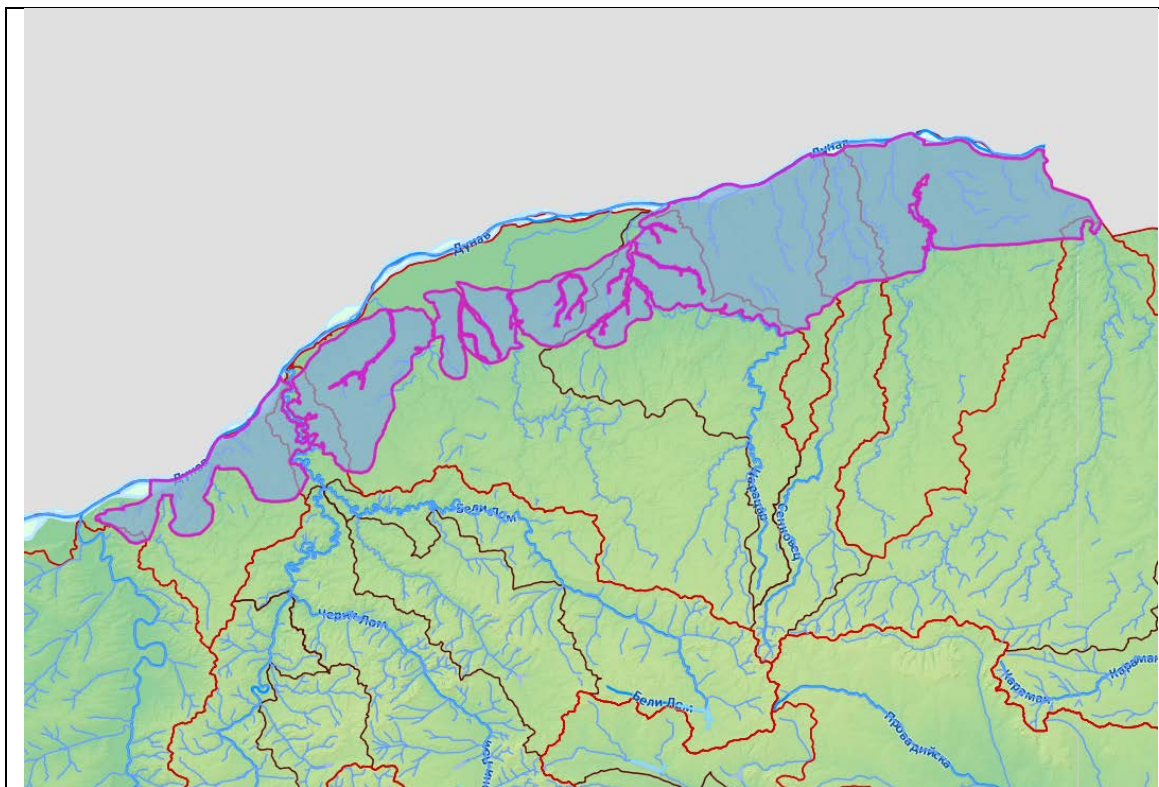
ПАРАМЕТЪР	СТОЙНОСТ
Водно тяло:	Порови води в Кватернера - Айдемирска низина
Код на ПВТ:	BG1G0000QAL012
Разкрита площ:	49.01 km ²
Площ на ПВТ:	49.01 km ²
Тип на ПВТ:	безнапорен
Тип на водоносния хоризонт:	поров- силно водообилен
Литоложки строеж на ПВТ:	чакъли и пясъци
Покриващи пластове	глинесто-песъчливи отложения
Средна дебелина на ПВТ:	21 m
Средна проводимост на ПВТ:	756 m ² /d
Среден коефициент на филтрация:	36 m/d
Пористост:	35 %
Инфилтрация:	22 %

Таблица 21. Обща информация за подземното водно тяло BG1G0000QPL026



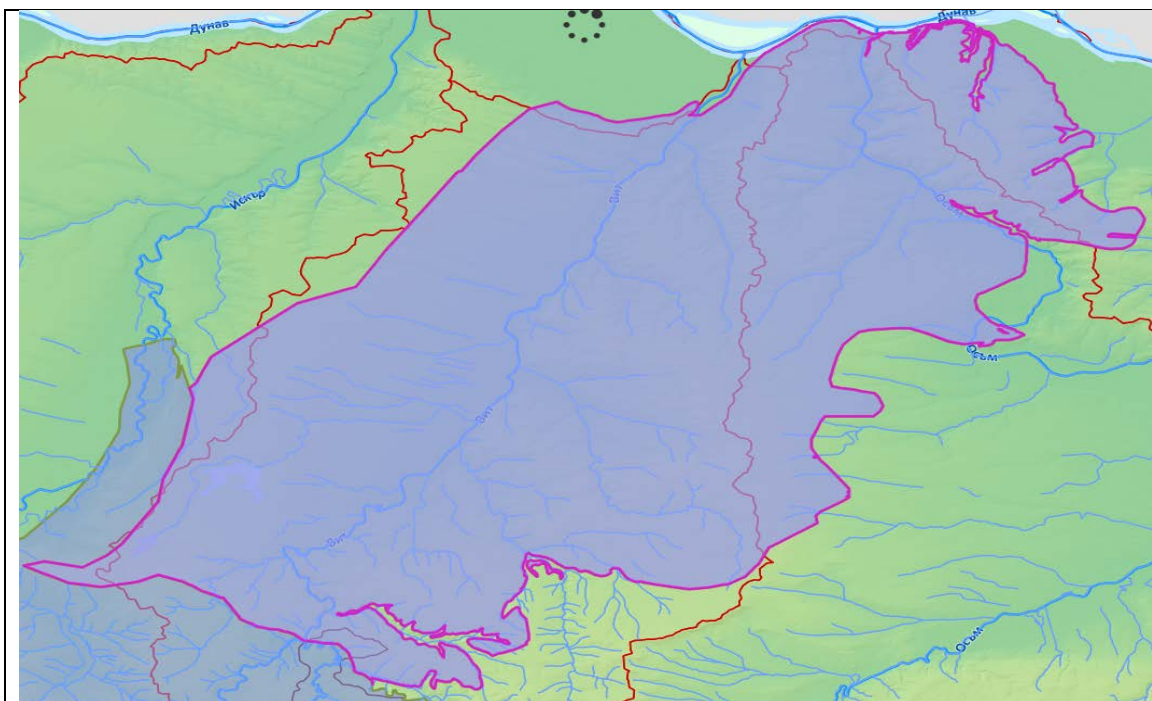
ПАРАМЕТЪР	СТОЙНОСТ
Водно тяло:	Порови води в Кватернера - между реките Осъм и Янтра
Код на ПВТ:	BG1G0000QPL026
Разкрита площ:	1981.48km ²
Площ на ПВТ:	1981.48 km ²
Тип на ПВТ:	безнапорен
Тип на водоносния хоризонт:	поров- средно водообилен
Литоложки строеж на ПВТ:	разнокъсови чакъли с пясъчливо-глинест запълнител и прослойки от пясъци
Покриващи пластове	лъсови отложения
Средна дебелина на ПВТ:	25 m
Средна проводимост на ПВТ:	62.5m ² /d
Среден коефициент на филтрация:	2.5 m/d
Пористост:	35 %
Инфилтрация:	5 %

Таблица 22. Обща информация за подземното водно тяло BG1G00000N1035



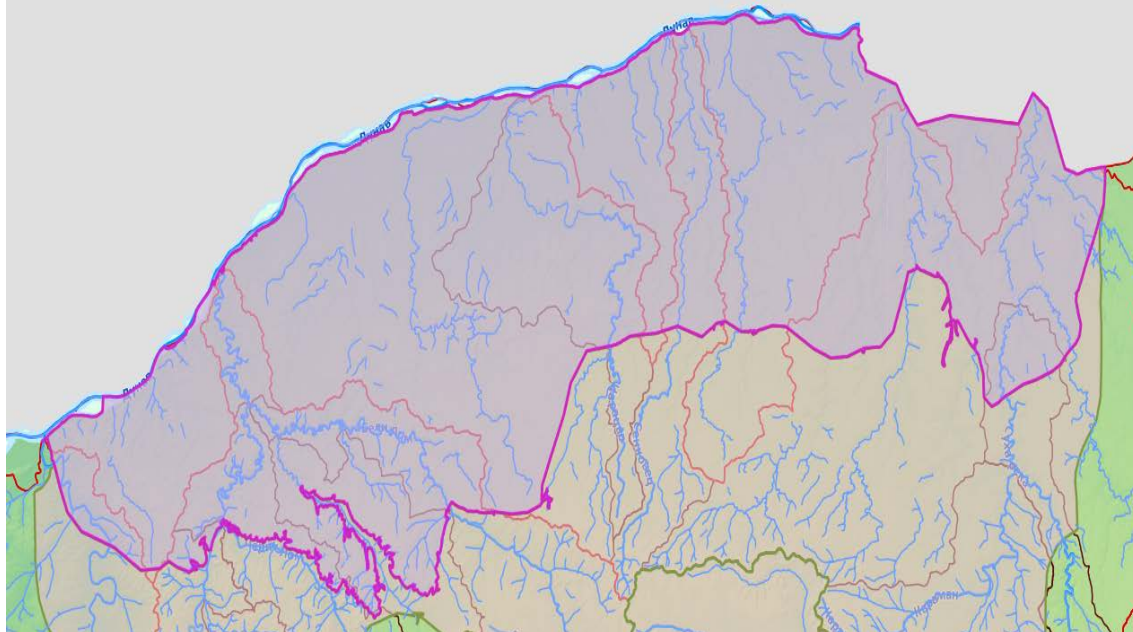
ПАРАМЕТЪР	СТОЙНОСТ
Водно тяло:	Порови води в Неогена - район Русе - Силистра
Код на ПВТ:	BG1G00000N1035
Разкрита площ:	1806.77 km ²
Площ на ПВТ:	1732.63 km ²
Тип на ПВТ:	безнапорен
Тип на водоносния хоризонт:	поров- средно водообилен
Литоложки строеж на ПВТ:	песъчливи глини, пясъци и глини
Покриващи пластове	лъос и лъосовидни отложения
Средна дебелина на ПВТ:	17.7 m
Средна проводимост на ПВТ:	23.01 m ² /d
Среден коефициент на филтрация:	1.3 m/d
Пористост:	25 %
Инфилтрация:	3 %

Таблица 23. Обща информация за подземното водно тяло BG1G0000K2M047



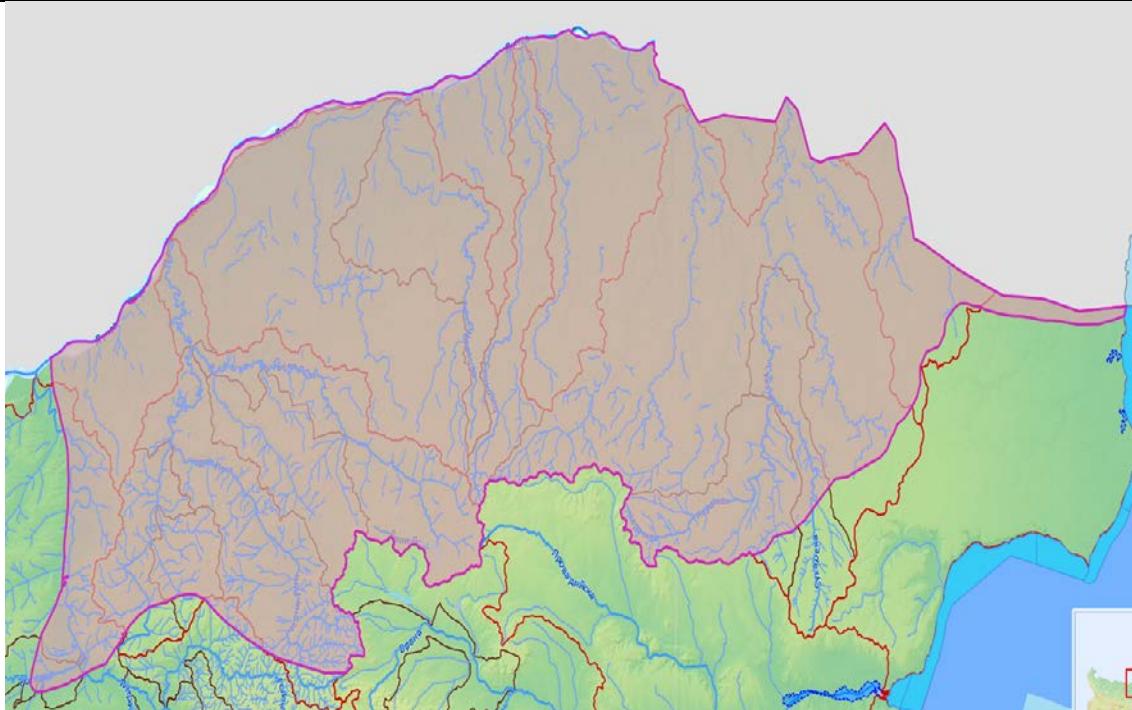
ПАРАМЕТЪР	СТОЙНОСТ
Водно тяло:	Карстови води в Ломско-Плевенския басейн
Код на ПВТ:	BG1G0000K2M047
Разкрита площ:	km ²
Площ на ПВТ:	km ²
Тип на ПВТ:	напорен
Тип на водоносния хоризонт:	карстов- средно водообилен
Литоложки строеж на ПВТ:	варовици
Покриващи пластове	терциерни отложения
Средна дебелина на ПВТ:	130 m
Средна проводимост на ПВТ:	520 m ² /d
Среден коефициент на филтрация:	4 m/d
Пористост:	5 %
Инфилтрация:	15 %

Таблица 24. Обща информация за подземното водно тяло BG1G0000K1B041



ПАРАМЕТЪР	СТОЙНОСТ
Водно тяло:	Карстови води в Русенската формация
Код на ПВТ:	BG1G0000K1B041
Разкрита площ:	3695.34 km ²
Площ на ПВТ:	6614.42 km ²
Тип на ПВТ:	безнапорен
Тип на водоносния хоризонт:	карстов- силно водообилен
Литоложки строеж на ПВТ:	интензивно напуканите и окарстени карбонатни седименти
Покриващи пластове	лъос, алувиални толожения и плиоценски глини, пясъци и варовици
Средна дебелина на ПВТ:	160 m
Средна проводимост на ПВТ:	480 m ² /d
Среден коефициент на филтрация:	3 m/d
Пористост:	5 %
Инфилтрация:	14 %

Таблица 25. Обща информация за подземното водно тяло BG1G0000K1B041



ПАРАМЕТЪР	СТОЙНОСТ
Водно тяло:	Карстови води в Малм-Валанжския басейн
Код на ПВТ:	BG1G0000J3K051
Разкрита площ:	634.47 km ²
Площ на ПВТ:	13144.17 km ²
Тип на ПВТ:	напорен
Тип на водоносния хоризонт:	карстов- силно водоообилен
Литоложки строеж на ПВТ:	неравномерно окарстени и напукани варовици с доломити и доломитизирани варовици, алевролити, пясъчници с прослойки от мергели
Покриващи пластове	лъсови отложения в разкритите части
Средна дебелина на ПВТ:	810 m
Средна проводимост на ПВТ:	2430 m ² /d
Среден коефициент на филтрация:	3 m/d
Пористост:	5 %
Инфилтрация:	24 %

Данните за ресурсния потенциал по регистрите на сайта на БДДР за гореописаните подземни водни тела към м. 02.2025 г. са дадени в **Таблица 26**.

Таблица 26. Данни за ресурсния потенциал на подземните водни тела

Код на ПВТ	Естествени ресурси, l/s	Необходимо водно количество от подземните води за екосистемите, l/s	Разполагаеми ресурси l/s	Свободни водни количества по чл. 46а на Наредба № 1, l/s към 01.02.2025 г.
BG1G0000QAL007	713	4	710	608
BG1G0000QAL008	926	0	926	309
BG1G0000QAL010	1162	1	1162	237
BG1G0000QAL012	757	0	757	425
BG1G0000QPL026	1613	277	1336	1169
BG1G00000N1035	917	25	892	833
BG1G0000K2M047	1020	68	952	557
BG1G0000K1B041	11222	168	11054	9121
BG1G0000J3K051	4254	100	4154	2536

- Трансгранични ПВТ**

От подземните водни тела, попадащи в обхвата на разглежданите обекти, като трансгранично с Румъния от плановите за управление на речните басейни е определено ПВТ Карстови води в Малм-Валанжския басейн с код BG1G0000J3K051 (международен код BG04/RO4).

- Информацията за връзката ПВТ с повърхностни води и степента на връзката**

Връзката на подземните водни тела с повърхностните води е определена за първите от повърхността ПВТ. От тези попадащи на територията на обекта 4 ПВТ имат пряка връзка с р. Дунав. Информацията за тях е представена в **Таблица 27**.

Таблица 27. Данни за връзката на подземните водни тела с повърхностните води

Посоки / степен на обмен с повърхностни води	Наименование на ПВТ/ код на ПВТ	Степен на взаимодействие между подземни и повърхностни води
Пряк с р.Дунав	Порови води в Кватернера - Карабоазка низина / BG1G0000QAL007	Висока
Пряк с р.Дунав	Порови води в Кватернера - Беленско-Свищовска низина / BG1G0000QAL008	Висока
Пряк с р.Дунав	Порови води в Кватернера - Бръшлянска низина/BG1G0000QAL010	Висока
Пряк с р.Дунав	Порови води в Кватернера - Айдемирска низина / BG1G0000QAL012	Висока

- Информацията за връзката ПВТ със сухоземни и воднозависими екосистеми**

Установената пряка зависимост с повърхностните води, водни и/или сухоземни екосистеми е представена подробно в **Таблица 28**.

Таблица 28. Данни за връзката на подземните водни тела със сухоземните и воднозависими екосистеми

ПВТ, код	Водни екосистеми- име	Сухоземни екосистеми-име	ПВТ, от които зависят пряко, повърхностните води, водни екосистеми и/или сухоземни системи
BG1G0000QAL007	Хидрофилни съобщества от високи треви в равнините и в планинския до алпийския пояс Крайречни смесени гори от <i>Quercus robur</i> , <i>Ulmus laevis</i> и <i>Fraxinus excelsior</i> или <i>Fraxinus angustifolia</i> покрай големи реки (<i>Ulmion minoris</i>) Панонски солени степи и солени блатата	Естествени еутрофни езера с растителност от типа <i>Magnopotamion</i> или <i>Hydrocharition</i> Панонски солени степи и солени блатата Хидрофилни съобщества от високи треви в равнините и в планинския до алпийския пояс Равнинни или планински реки с растителност от <i>Ranunculion fluitantis</i> и <i>Callitricho-Batrachion</i>	да
BG1G0000QAL008	Панонски солени степи и солени блатата	Низинни сенокосни ливади Крайречни смесени гори от <i>Quercus robur</i> , <i>Ulmus laevis</i> и <i>Fraxinus excelsior</i> или <i>Fraxinus angustifolia</i> покрай големи реки (<i>Ulmion minoris</i>) Алувиални ливади от съюза <i>Cnidion dubii</i> в речните долини Естествени еутрофни езера с растителност от типа <i>Magnopotamion</i> или <i>Hydrocharition</i>	да
BG1G0000QAL010	Панонски солени степи и солени блатата; Твърди олиготрофни до мезотрофни води с бентосни формации от <i>Chara</i>	Хидрофилни съобщества от високи треви в равнините и в планинския до алпийския пояс; Алувиални ливади от съюза <i>Cnidion dubii</i> в речните долини; Естествени еутрофни езера с растителност от типа <i>Magnopotamion</i> или <i>Hydrocharition</i>	да
BG1G0000QAL012	-	Хидрофилни съобщества от високи треви в равнините и в планинския до алпийския пояс Крайречни смесени гори от <i>Quercus robur</i> , <i>Ulmus laevis</i> и <i>Fraxinus excelsior</i> или <i>Fraxinus angustifolia</i> покрай големи реки (<i>Ulmion minoris</i>) Естествени еутрофни езера с растителност от типа <i>Magnopotamion</i> или <i>Hydrocharition</i>	да

BG1G0000QPL026	Панонски солени степи и солени блат Низинни сенокосни ливади Хидрофилни съобщества от високи треви в равнините и в планинския до алпийския пояс Континентални солени ливади	Естествени еутрофни езера с растителност от типа <i>Magnopotamion</i> или <i>Hydrocharition</i> Крайречни смесени гори от <i>Quercus robur</i> , <i>Ulmus laevis</i> и <i>Fraxinus excelsior</i> или <i>Fraxinus angustifolia</i> покрай големи реки (<i>Ulmenion minoris</i>)	не
BG1G00000N1035	-	Хидрофилни съобщества от високи треви в равнините и в планинския до алпийския пояс; Крайречни смесени гори от <i>Quercus robur</i> , <i>Ulmus laevis</i> и <i>Fraxinus excelsior</i> или <i>Fraxinus angustifolia</i> покрай големи реки (<i>Ulmenion minoris</i>); Олиготрофни до мезотрофни стоящи води с растителност от <i>Littorelletea uniflorae</i> и/или <i>Isoeto-</i> <i>Nanojuncetea</i> ; Твърди олиготрофни до мезотрофни води с бентосни формации от Chara; Естествени еутрофни езера с растителност от типа <i>Magnopotamion</i> или <i>Hydrocharition</i>	не
BG1G0000K2M047	-	Равнинни или планински реки с растителност от <i>Ranunculion fluitantis</i> и <i>Callitricho-Batrachion</i> Хидрофилни съобщества от високи треви в равнините и в планинския до алпийския пояс Естествени еутрофни езера с растителност от типа <i>Magnopotamion</i> или <i>Hydrocharition</i>	не
BG1G0000K1B041	Естествени еутрофни езера с растителност от типа <i>Magnopotamion</i> или <i>Hydrocharition</i>	Хидрофилни съобщества от високи треви в равнините и в планинския до алпийския пояс Равнинни или планински реки с растителност от <i>Ranunculion fluitantis</i> и <i>Callitricho-Batrachion</i> Низинни сенокосни ливади Естествени еутрофни езера с растителност от типа <i>Magnopotamion</i> или <i>Hydrocharition</i>	не
BG1G0000J3K051	-	-	не

• Състояние и натиск върху подземните водни тела

Съгласно разпоредбите на чл. 5 на Рамковата директива за водите и чл. 157, ал.1, т.2 от Закона за водите в ПУРБ е идентифициран значимият натиск в резултат от човешка дейност, който може да причини влошаване на доброто състояние на подземните води.

В ПУРБ анализът на антропогенния натиск включва идентифициране на значимите източниците и оценка на значимостта му, вкл. потенциалните му въздействия върху подземните води. Разгледани са всички потенциални значими източници на натиск. Определено е въздействието от този натиск върху ПБТ, във връзка с определяне на риска да не постигнат доброто си състояние.

Съгласно ПУРБ 2022 – 2027 год. в риск по химична оценка за непостигане на добро химично състояние са определени ПБТ: BG1G0000QAL007 и BG1G0000K1B041.

В риск от непостигане на добро количествено състояние са засегнати ПБТ BG1G0000QAL008 и BG1G0000QAL012.

В риск по обща оценка са определени: BG1G0000QAL007, BG1G0000QAL008, BG1G0000QAL012 и BG1G0000K1B041.

В ПУРБ 2022-2027 е изготвена обща оценка за химичното и количествено състояние на ПБТ. В лошо химично състояние са определени ПБТ: BG1G0000QAL007 и BG1G0000K1B041. По оценка на количественото състояние на подземните водни тела всички са определени в добро. Оценката на състоянието на зоните за защита на подземните води, предназначени за питейно-битово водоснабдяване оценява лошо състояние за ПБТ с код BG1G0000QAL007.

В Плановите за управление на речните басейни е извършена и прогнозна оценка и анализ за изменение на ресурсите на подземните води под влияние на климатичните промени. Очакваното изменение на естествените ресурси на подземните водни тела в резултат на моделираните и анализирани климатични промени са извършени по сценарии RCP4.5 (умерен) и RCP8.5 (песимистичен). Анализът на данните за определените разполагаеми ресурси за периода 2016 – 2020 г., предоставени от НИМХ (като се има предвид, че се предоставят данни от предходна година) показва, че в резултат от климатичните промени намаляват естествените ресурси на ПБТ, а от там намаляват и разполагаемите ресурси.

• Цели за екологично състояние на подземните водни тела

Целите за опазване на околната среда при подземните води по отношение на количеството и качеството на водите се определят за (чл. 156а, ал. 1, т. 2 от ЗВ): недопускане или ограничаване отвеждането на замърсители в подземните води и предотвратяване влошаването на състоянието на всички подземни водни тела; опазване, подобряване и възстановяване на всички подземни водни тела, осигуряване на баланс между водовземането и подхранването на подземните води и постигане доброто им състояние; идентифициране и насочване в обратна посока на всяка значима и устойчива тенденция за повишаване на концентрацията на всеки замърсител с цел непрекъснато намаляване замърсяването на подземните води.

В ПУРБ 2022-2027 г. е извършена актуализация на целите за опазване на околната среда на подземните води.

За ПБТ в добро химично състояние и добро количествено състояние са планирани следните цели за опазване на околната среда: към 2027 г. и след 2027 г. : „Предотвратяване на влошаването и запазване на добро химично и количествено състояние“.

За ПБТ в лошо химично състояние и добро количествено състояние (всички ПБТ в ДРБУ са оценени в добро количествено състояние) са планирани следните цели за опазване на околната среда:

• към 2027 г. и след 2027 г. - в зависимост от обосноваване на изключение от постигане на целите, например: - "1. Предотвратяване на влошаването и запазване на добро количествено

състояние; 2. Постигане на СК за показател/показатели с отклонение за добро химично състояние до 2027 г.; 3. Предотвратяване влошаването и запазване на добро химично състояние по останалите показатели“ и "1. Предотвратяване на влошаването и запазване на добро количествено състояние; 2. Постигане на СК за показател/показатели с отклонение за добро химично състояние след 2027 г.; 3. Предотвратяване влошаването и запазване на добро химично състояние по останалите показатели“.

За ПБТ с кодове BG1G0000QAL007 и BG1G0000K1B041 са обосновани планирани изключения от постигането на екологичните цели до 2027 г.

Всички ПБТ в ДРБУ са оценени в добро количествено състояние и няма планирани изключения от постигане на целите по отношение на количественото състояние на подземните води.

Цели за опазване на околната среда на зони за защита на подземни води, предназначени за ПБВ:

- За зони, определени в добро химично състояние - „Предотвратяване на влошаването и запазване на добро химично и количествено състояние“;

- За зони, определени в лошо химично състояние са планирани следните цели за опазване на околната среда: към 2027 г. и след 2027 г. - в зависимост от обосноваване на изключение от постигане на целите, например: "1. Предотвратяване на влошаването и запазване на добро количествено състояние; 2. Постигане на СК за показател/показатели с отклонение за добро химично състояние до 2027 г.; 3. Предотвратяване влошаването и запазване на добро химично състояние по останалите показатели“ и "1. Предотвратяване на влошаването и запазване на добро количествено състояние; 2. Постигане на СК за показател/показатели с отклонение за добро химично състояние след 2027 г.; 3. Предотвратяване влошаването и запазване на добро химично състояние по останалите показатели“.

• Разрешителни за водовземане от подземни води в обхвата на трасето

По данни на Басейнова дирекция „Дунавски район“ (писмо изх. № ПУ-01-16 (1)/02.02.2023 г. и писмо изх. № ПУ-01-16 (5)/05.02.2024 г.) в обхвата на Проекта на Генералния план в ПИ с идентификатор 63427.8.1413 е изграден шахтов кладенец за питейно-битови нужди. Водовземното съоръжение не е вписано в регистрите на Басейнова дирекция за стопански нужди и разрешителните за водовземане от подземни води на БДДР.

В землищата, в които се намират обектите към пристанище за обществен транспорт Русе има издадени Разрешителни за водовземане от подземни води, но те са извън териториалния им обхват.

• Находища на минерални води

В обхвата на обекта не попадат находища на минерални води - изключителна държавна собственост, както и обособени участъци от находищата по т. 99, 100 и 102 по Приложение № 2 към чл. 14, т. 2 на Закона за водите, който са предоставени безвъзмездно за управление и ползване от общините.

2.1.3. ГЕОЛОЖКА СРЕДА

• Литостратиграфия

Литостратиграфките единици, които се разкриват на повърхността в близост до обекта и тези, които са свързани пряко с него попадат в 6 картни листа от Геоложката карта на България М 1:100 000 – картни листове: Русе; Гряка и Ветово; Тутракан; Силистра; Никопол и Плевен; Свищов и те са:

ДОЛНА КРЕДА

Свищовска свита (svK1ар)

Границата на Свищовската свита с лежащата под нея Тръмбешка свита представлява бърз литоложки преход. Тя се бележи от рязкото намаляване на пясъчниковите прослойки и изчезването на пясъчниците сред смесените скали. В северна посока наред с постепенното ѝ подмладяване Свищовската свита се съчленява и латерално с Тръмбешката свита, навсякъде горната повърхнина на Свищовската свита е размивна и е покрита от льосовия комплекс.

Разрезът на свитата при гр. Свищов е представен от бежови до жълтеникави дребно- до среднозърнести пясъчници, които са слабо споени и някъде преминават в пясъци. Наблюдават се прослойки и лещи от сиви, здраво споени грубозърнести варовити пясъчници. Всред тях като прослойки или по-дебели пачки идват и смесени карбонатно-теригенни седименти, бежови до сиви на цвят. Богати са на овъглен растителен детритус.

Дебелината на Свищовската свита е от 50 до 120 m.

ГОРНА КРЕДА

Белобърдска свита (bbK2cp-cp); Новаченска свита (noK2cp) и Никополска свита (niK2cp)

Белобърдската свита се разполага върху подводно размитата повърхност на Санадиновската свита. Горната ѝ граница е литоложки рязка с Новаченската свита. В типовия разрез в основата си тя е представена от дребнокъсов конгломерат, съставен от заоблени и полузаоблени пясъчникови и кварцови късове с глауконитно-пясъчникова спойка. Следват фино - до среднозърнести, слабо споени, сивозеленикави до тъмозелени глауконитни пясъчници. Най-отгоре се разполагат меки, белезникави пясъчливи варовици. Свитата се разкрива като тънка ивица по десния склон на р. Осъм от с. Санадиново до устието ѝ. По Дунавския бряг тя се следи на изток през гр. Никопол до с. Драгаш войвода. В западните части на площта е установена във всички сондажи.

Дебелината се изменя от 8 m в разкритията при с. Новачен до 134 m в Загражден.

Новаченската свита има рязка долна граница, с бърз литоложки преход от Белобърдската свита. Горната граница има характер на твърдо дъно и се покрива от седиментите на Никополската свита. Новаченската свита е изградена от незакономерно редуване на неясно слоисти тебеширени и тебешироподобни варовици, белезникави глинести варовици и светлосиви мергели. Те съдържат глауконит, по-рядко фосфоритови конкреции и останки от организми. Всред глинестите варовици и мергели се намират и светлосиви кремъчни конкреции. Новаченската свита се разкрива по десния склон на р. Осъм и по дунавския бряг до Драгаш войвода.

Нейната дебелина е от 20 m до 67 m.

Никополската свита има долна граница с Новаченската свита и горната граница с Мездренската свита. В основата си Никополската свита е изградена от сиви до белезникави варовици, които съдържат фосфоритови конкреции. В горните части на профила се явяват тебеширени или тебешироподобни неяс- нослоисти варовици с глауконит. Между тях се наблюдава тънък фосфоритов пласт.

Дебелината ѝ се изменя от 16 m до 30 m.

КВАТЕРНЕР

Еолични образувания (eQp2-3)

Еоличните образувания изграждат льосовия комплекс, който има широко разпространение. Те следват с постепенен преход над долноплейстоценските червените глинени. Там където глините липсват, льоса се разполага върху неравната и денудирана повърхност на скали с докватернерна възраст.

От север на юг става постепенно увеличаване на глинестия компонент за сметка на алевритовия и пясъчливия. Въз основа на съотношението пясък, глина, алеврит се отделят пясъчлив и типичен льос. Преходът между тях е неясен и постепен.

Песъчливият лъос образува тясна ивица в Побрежието, чиято южна граница се проследява приблизително по линията на селата Нова Черна, Малко Враново и Борисово. На юг от тази линия е развит типичният лъос.

Песъчливият лъос е развит и край р. Дунав, в околностите на Тутракан, а типичният - на юг от него и реката.

Песъчливият лъос е характерен и за териториите източно и западно от гр. Никопол (образува тясна ивица успоредно на р. Дунав, чиято южна граница се проследява приблизително по линията село Милковица на р. Вит и северно от с. Жернов на р. Осъм. Типичният лъос е разпространен на юг, а глинест лъос е установен само в най- югозападната част на к. л. Плевен).

Погребаните почвени хоризонти в лъоса представляват набогатени на хумус, тъмнокафяви, рахли или гли нясали изветрителни хоризонти. На север са установени пет погребани почви, като на юг те се редуцират до две.

На к. л. Русе е представен само типичният лъос. Той представлява бежовожълтеникава, финозърнеста, лека, порьозна, слабоспоена глиеосто-алевролитова скала. Съдържа калциев карбонат под формата на единични зърна, кори или конкреции с най-различна конфигурация и големина - „лъосови куклички“. Способността на лъоса да се доуплътнява при навлажняване е причина за образуване на негативни форми – „степни бюдца“. Те са специфични за релефа северно от с. Тръстеник. Ясно изразената цепителност и водопроницаемост във вертикална посока способства за образуване на отвесни стени в лъоса. Особено характерни и добре изразени с височина от 8 до 15 m са тези край Дунавския: бряг западно от Русе.

Погребаните почви всред лъоса представляват различно набогатени на хумус, тъмнокафяви, рахли и глинясали, получени в резултат на изветряне хоризонти. Броят им достига до 6, в най-мощната част на типичния лъос при с. Тръстеник.

Дебелината на лъосовия комплекс се изменя от 5 до 40 m, а и на места повече.

Еолично-алувиални образувания (e-aQp1)

Представени са от червеникави песъчливи глини, които се намират между грубокластичните еоплейстоценски материали и лъосовия комплекс.

Границата с покривните чакъли има преходен характер, изразен с увеличаване на теригенната компонента. Там, където чакълите липсват, глините се разполагат върху неравна подложка с кредна и неогенска възраст. Границата с покриващия ги лъос е постепенна.

Глините са варовито-алевролитови, плътни, безструктурни с червеникав до бежовокафекикав цвят. Съдържат флинтови зърна, овъглени растителни останки, манганови налепи и карбонатно вещество под формата на конкреции, ядки и лещовидни прослойки.

Дебелината им е непостоянна и се променя от 8 до 20 m. Навсякъде те се покриват от лъоса, чиито рахли материали ги завоалират.

Алувиални образувания – руслови и на заливните тераси (aQh)

В пределите на и около гр. Русе през холоцена се образуват алувиални отложения на високата и ниската заливна тераса на реките с дебелина до около 15 m. Върху варовиците на Русенската свита се разполагат около 5 m среднозърнести пясъци, примесени към основата с чакълни късове, изградени от кварц, флинт и варовик. Над тях следват 2 m сива, плътна глина, към 2 m чакъли и пясък, покрити от 11 m тъмнооцветена - песъчлива глина. Характерни за този район са гредовете (ниски дълги хълмове, ориентирани успоредно на реката), изградени от лъосови пясъци и песъчлив лъос. Тяхното оформяне е станало не само от действието на речните води, а и под влиянието на вятъра.

Съвременните алувиални отложения на р. Дунав са широко развити и между с. Айдемир и гр. Силистра. В основата са изградени от финозърнести, сивочерни на цвят пясъци. Над тях следват фино до дребнозърнести пясъци примесени със среднокъсови чакъли, а най-отгоре сиви песъчливи

глини. По суходолията оттичащи се в р. Дунав, холоценските алувиални образувания са представени от дребно до едрокъсови чакъли с песъчлива или глинесто-песъчлива спойка и дебелина от 2 до 10 m.

Землището на с. Сомовит, в заливната тераса на р. Дунав с размив върху неогенските мергелите се разполагат 7 m едрокъсови заоблени чакъли от кварц, варовик и флинт. Следват 5 m едрозърнести глинести сиви кварцови пясъци. Най-отгоре се разполагат 10 m сиви песъчливи плътни глини, които в долните си части съдържат късове от чакъл.

Алувиалните образувания в района на крайдунавската Свищовско-Беленска низина и островите Белене и Вардим имат широко разпространение. Дебелината им достига до 20 m. Тук върху мергелите на Тръмбешката свита се разполагат около 8 m средно- до едрокъсови чакъли, примесени с грубозърнест пясък. Над тях следват 8 m жълтеникав, дребно- до среднозърнест пясък, примесен с чакъл, покрит от 3 m сиви.

Дебелината на Дунавската заливна тераса достига до 20 m.

Пролувиални образувания – наносни конуси (prQh)

Пролувиалните образувания са привързани към наносните конуси развити при устията на крайдунавските долове между с. Айдемир и гр. Силистра. Изградени са от глинесто-песъчливи и льосовидни материали примесени с недобре огладени чакълни късове.

Дебелината им е от 5 до 10 m.

В **Таблица 29** е представена информация за литоложките разновидности, които са характерни за пристанищата, част от Генералния план.

Геоложки карти с нанесено местоположението на обектите на „Проект на генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе“ са дадени в **Приложение 2**.

Таблица 29. Данни за литоложките разновидности, които са характерни за пристанищата, част от Генералния план

Пристанищен терминал	Литостратиграфки единици	Забележка
Обособена зона Русе-Изток Пристанищен терминал Русе-Изток - 2 Пристанищен терминал Русе-Изток - 1	Алувиални образувания - руслови и на заливните тераси Еолично - алувиални образувания Еолични образувания	Фиг. 1, Приложение 2
Пристанищен терминал Русе-Център	Алувиални образувания - руслови и на заливните тераси	Фиг. 1, Приложение 2
Пристанищен терминал Русе-Запад		
Пристанищен терминал Тутракан	Еолични образувания	Фиг. 2, Приложение 2
Фериботен терминал Силистра	Алувиални образувания - руслови и на заливните тераси	Фиг. 3, Приложение 2
Пристанищен терминал Силистра	Пролувиални образувания-наносни конуси	
Пристанищен терминал Сомовит	Алувиални образувания - руслови и на заливните тераси	Фиг. 4, Приложение 2
Пристанищен терминал Никопол	Белобърдска свита, Новаченска свита, Никополска свита	Фиг. 5, Приложение 2
Пристанищен терминал Свищов	Алувиални образувания - руслови и на заливните тераси	Фиг. 6, Приложение 2

Пристанищен терминал	Литостратиграфки единици	Забележка
	Свищовска свита	

• Тектоника

Обхвата на обекта в тектонско отношение попада в обсега на Мизийската платформа. От развитите на нейния фон основни структури в рамките на обекта се включват склоновете на Ломската падина на запад и Северобългарското сводово издигане на изток (представено е от издигнатия Толбухинско-Ветренски блок и понижения спрямо него Хитринско-Каспичански блок).

Характерно за региона около гр. Русе са Тутраканското понижение и Александрийската депресия (изпълнени с триаски теригенно-карбонатни седименти с дебелина над 1000 m, която нараства в северозападна посока).

Тектонския строеж има мозаечен характер и е резултат от редица разломни нарушения, които ограничават различни по големина и денивелация блокове.

• Сеизмичност

Съгласно Наредба № РД-02-20-2 от 27.01.2012 г. за проектиране на сгради и съоръжения в земетръсни райони - Приложение № 5 към чл. 15, ал. 2 и чл. 106 (Карта за сеизмично райониране на Република България за период 1000 години) и от Приложение № 6 към чл. 15, ал. 2 (Списък на населените места със стойности на сеизмичния коефициент) към Картата за сеизмично райониране на Република България, трасето попада в област с референтно ускорение между 0.11 и 0.15 g при период на повторемост на земетресенията – 475 години.

В **Таблица 30** са дадени стойностите за референтното ускорение на отделните обекти на пристанище за обществен транспорт Русе.

Таблица 30. Стойности за референтното ускорение на отделните обекти на пристанище за обществен транспорт Русе

Пристанищен терминал	Стойност на референтно ускорение g при период на повторемост на земетресенията – 475 години
Обособена зона Русе-изток Пристанищен терминал Русе-Изток - 2 Пристанищен терминал Русе-Изток - 1	0.15
Пристанищен терминал Русе-Център	0.15
Пристанищен терминал Русе - Запад	
Пристанищен терминал Тутракан	0.15
Фериботен терминал Силистра	0.15
Пристанищен терминал Силистра	0.15
Пристанищен терминал Сомовит	0.11
Пристанищен терминал Никопол	0.11
Пристанищен терминал Свищов	0.15

• Физикогеоложки явления и процеси

Генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе обхваща землищата на гр. Силистра, с. Айдемир, гр. Тутракан, гр. Русе, гр. Свищов, гр. Никопол и с. Сомовит.

По данни от Картата на геоложката опасност в България, обяснителната записка към нея и по информация предоставена от „Геозащита“ ЕООД – Плевен (Писмо с изх. № РД-09-160/19.12.2024 г.), неблагоприятни геодинамични процеси и явления, в обхвата и в близост до обекта са

свладищата (със стар, древен и съвременен произход) и ерозионните процеси по брега на р. Дунав.

Възникването и развитието на свладищните процеси се обуславя от естествените характеристики на геоложка среда (литоложки строеж) и действащите върху нея фактори, които влияят върху възникването, развитието и/или активизирането на свладищните процеси. Свладищата, установени в обхвата на обекта се категоризират на: потенциални, периодично активни и стабилизирани. Активизирането им се определя, както от естествени, така и от техногенни фактори, свързани със строителни дейности.

Ерозионни процеси се определят от хидроложки фактори – както от размивната дейност от р. Дунав при колебания на водните нива, така и в резултат на стичащите се повърхностно-течащите води по склоновете към реката. Върху степента им влияе комплекс от фактори: морфометрични и морфодинамични показатели на релефа, литоложка основа, почвена покривка, растителност, хидроклиматични условия (най-вече поройни валежи) и антропогенна дейност.

Данни за наличните физико-геоложки явления и процеси, характерни за обектите, част от Проект на генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе са следните:

- Гр. Силистра, обл. Силистра, обл. Силистра

Пристанищният терминал в гр. Силистра се намира в северната част на града. Регистрираните свладища в гр. Силистра отстоят на значително разстояние от терминала и не застрашават пристанищните съоръжения.

- с. Айдемир, общ. Силистра, обл. Силистра

В с. Айдемир няма регистрирани свладища. Фериботният терминал попада в участък с развити ерозионни процеси по десния бряг на р. Дунав - р.км. 398-378 - Ветрен- Силистра (по данни от провеждани изследвания на русловите и ерозионните процеси на десния бряг на р. Дунав, „Транспроект - Пристанища“ ЕООД).

- гр. Русе, обл. Русе

На територията на гр. Русе няма регистрирани свладища. Пристанищният терминал Русе – Изток - 1 се намира в район на участък с развити ерозионни процеси по десния бряг на р. Дунав - р.км 489-479 Русе-Сандрово (по данни от провеждани изследвания на русловите и ерозионните процеси на десния бряг на р. Дунав, „Транспроект - Пристанища“ ЕООД).

- гр. Тутракан, обл. Силистра

- ✓ Свладище № SLS34.73496.05 е регистрирано през 1974 г. То е формирано по склона между ул. „Трансмариска“ и ул. „Раковски“ и има дължина по посока на движение 130 m и ширина 300 m. Слацището е стабилизирано;
 - ✓ Свладище № SLS34.73496.02 е регистрирано през 1977 г. Проявено е в долната част на десния долинен склон на р. Дунав и има размери: дължина по посока на развитите процеси 90 m и ширина около 50 m. Свладището обхваща участък от склона между ул. „Димитър Благоев“ и ул. „Никопол“ и е оценено, като потенциално;
 - ✓ Свладище № SLS34.73496.08 е регистрирано през 1981 г. и има размери дължина по направление на движението 80 m и ширина около 70 m. Свладището е проявено в долната част на десния долинен склон на р. Дунав, в района на ул. „Рибарска“.
- Слацището е стабилизирано.

Имотите на пристанищния терминал в гр. Тутракан са извън свладищните участъци и са извън границите на строителната забрана, наложена със заповед № РД-14-02-149/18.03.1982 г. за кварталите в северната част на града.

- гр. Свищов, обл. Велико Търново

На територията на гр. Свищов е регистрирано древно, затихнало свладище № VTR28.65766.01, което е оценено, като потенциално, с оглед множеството съвременни свладища развити в долната

част на гр. Свищов.

То е формирано на десния долинен склон на р. Дунав и обхваща територията на гр. Свищов от западната индустриална зона до „Древен дърво“ (местността „Паметниците“). Долната граница на свлачището засяга част от поземлените имоти, в които е разположен пристанищният терминал. В границите на древното свлачище са формирани четири съвременни свлачища, които са в района на терминала - №№ VTR28.65766.01.05, VTR28.65766.01.23, VTR28.65766.01.02 и VTR28.65766.01.06.

- гр. Никопол, обл. Плевен

В района на терминала, на десния склон на р. Дунав са регистрирани древно, периодично-активно свлачище № PVN21.51723.19 (с дължина по посока на движение 200 m и ширина 650 m) и проявеното в границите му съвременно, потенциално свлачище PVTM21.51723.19.01 (с дължина 150 m и ширина около 100 m).

Територията на пристанищния терминал е извън границите на строителната забрана, наложена със Заповед № 141/23.09.1977 г. на КАБ при МС за кварталите в гр. Никопол.

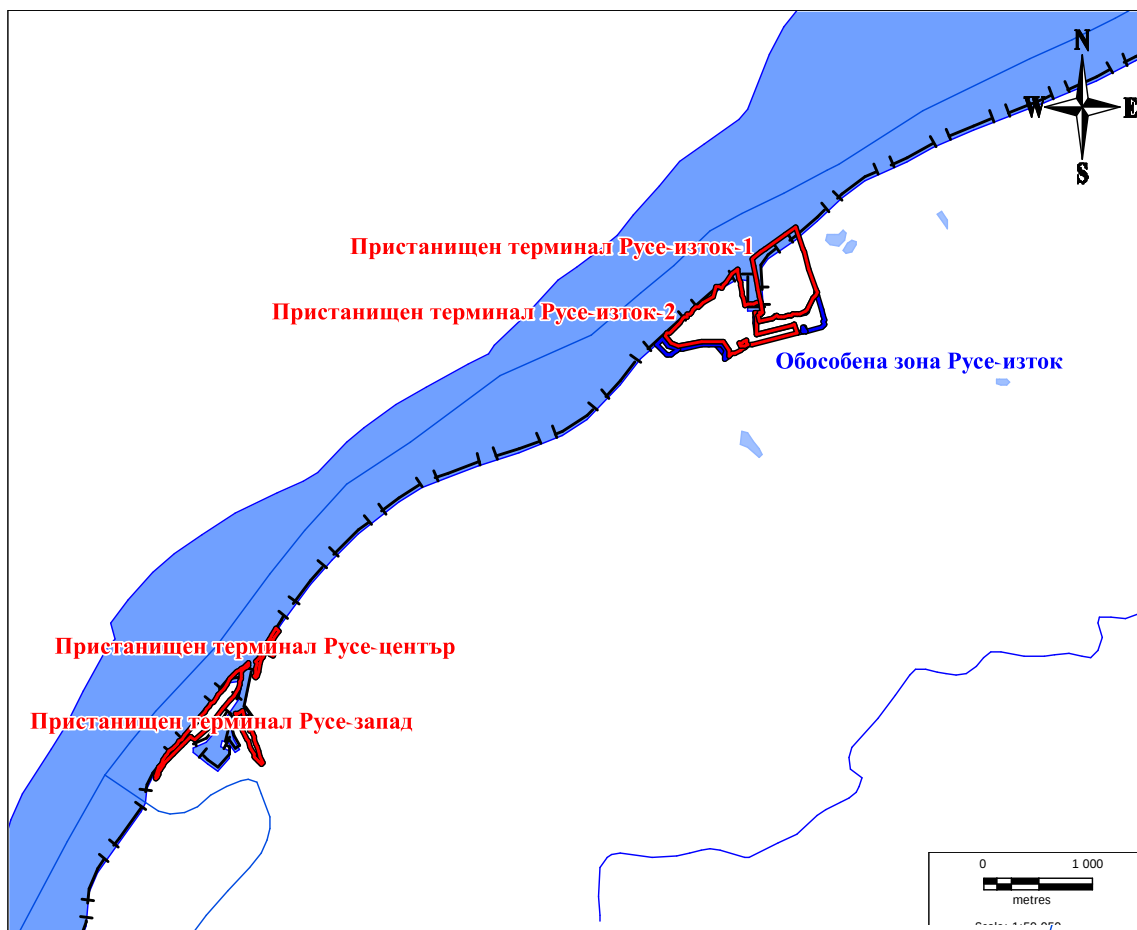
- с. Сомовит, общ. Гулянци, обл. Плевен

В село Сомовит, в близост до района на пристанищния терминал са регистрирани: древно, потенциално свлачище № PVN08.68045.01 и старо, периодично-активно свлачище № PVN08.68045.02.01.

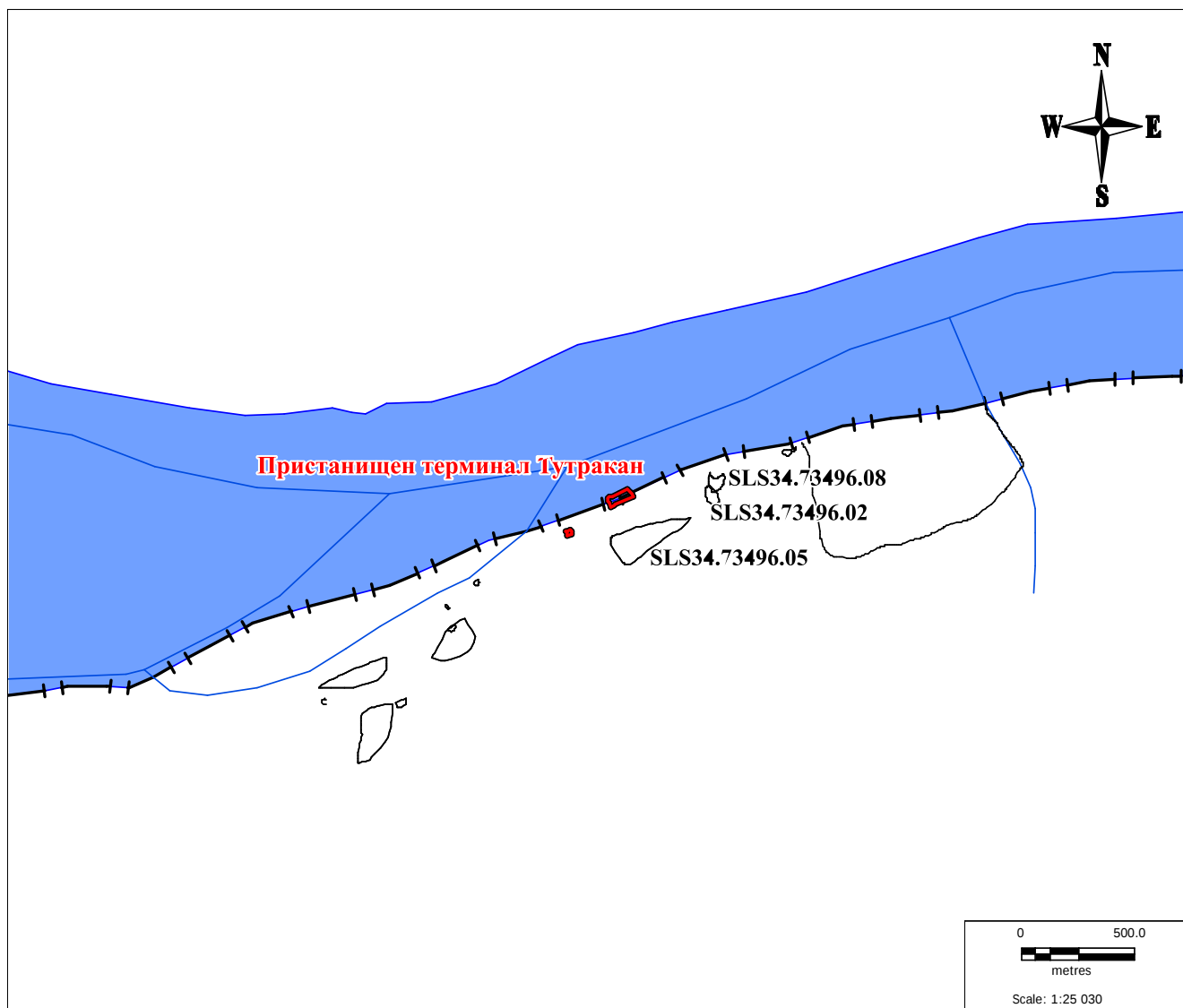
Пристанищният терминал се намира извън границите на строителната забрана (Заповед № 141/23.09.1977 г. на КАБ при МС и Заповед № РД-02-14-167/31.03.1995 г. на МТС), наложена за кварталите на с. Сомовит.

Извадка от Регистъра на свлачищните райони към 31.12.2024 г. (по данни от Писмо с изх. № 90-05-384-(6)/06.02.2025 г. на МРРБ) с данни за състоянието, възрастта и др. данни за свлачищата е представена в **Таблица 31**:

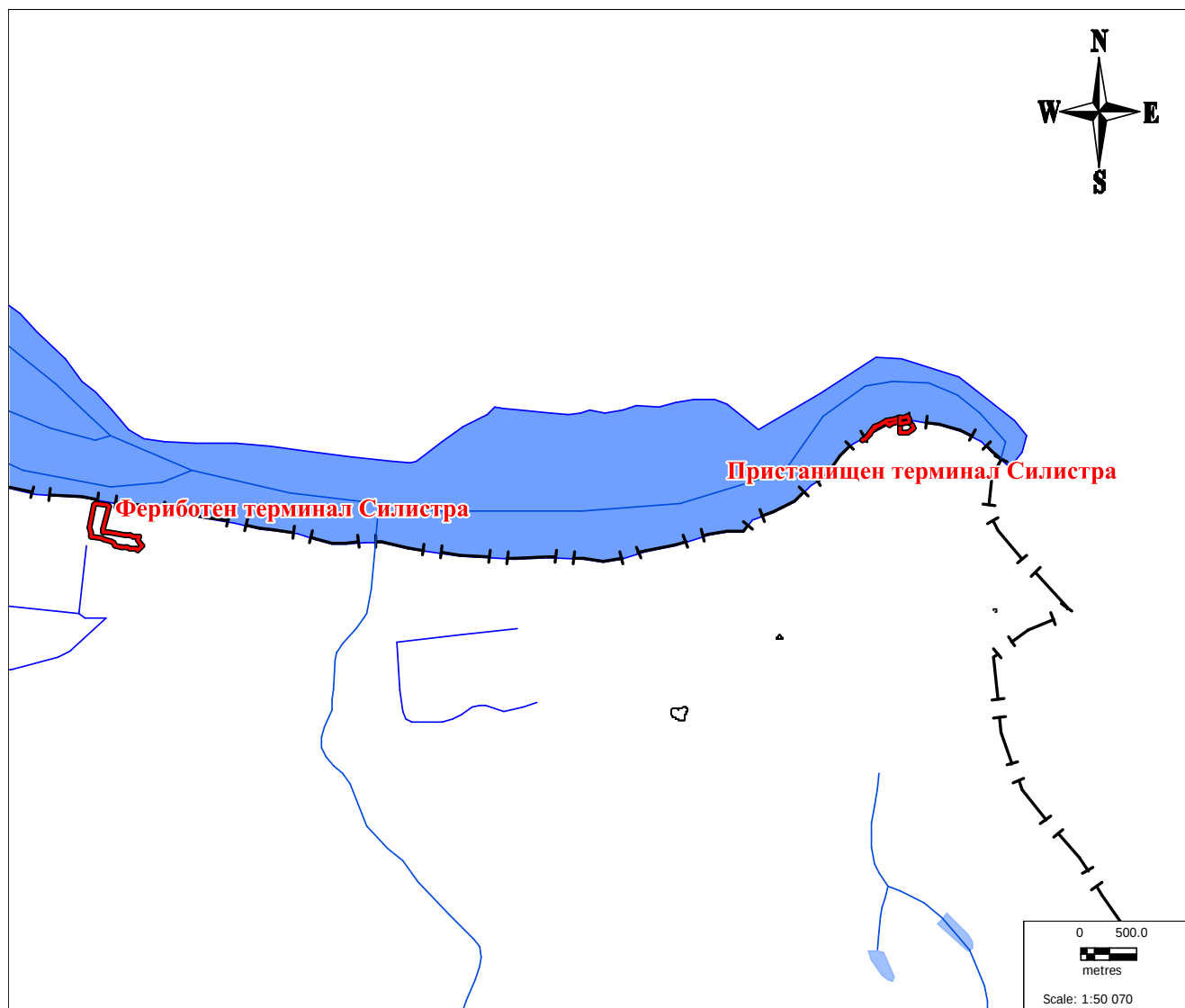
Картен материал онагледяващ свлачищата, разпространени около и засягащи териториите на терминалите са дадени на **Фигура 74** до **Фигура 79**



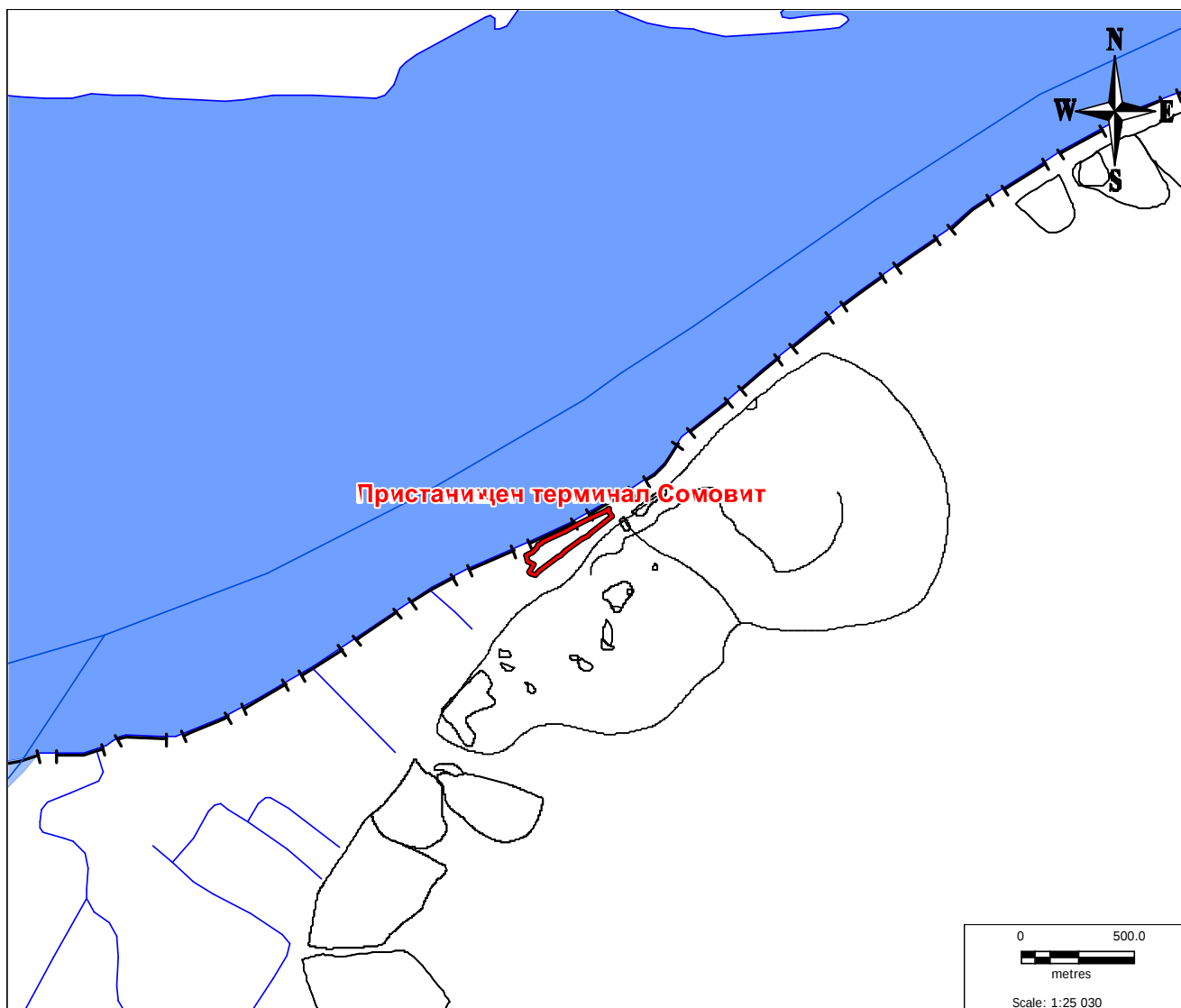
Фигура 74. Карта на фактическия материал с нанесени контурите на свлачищата



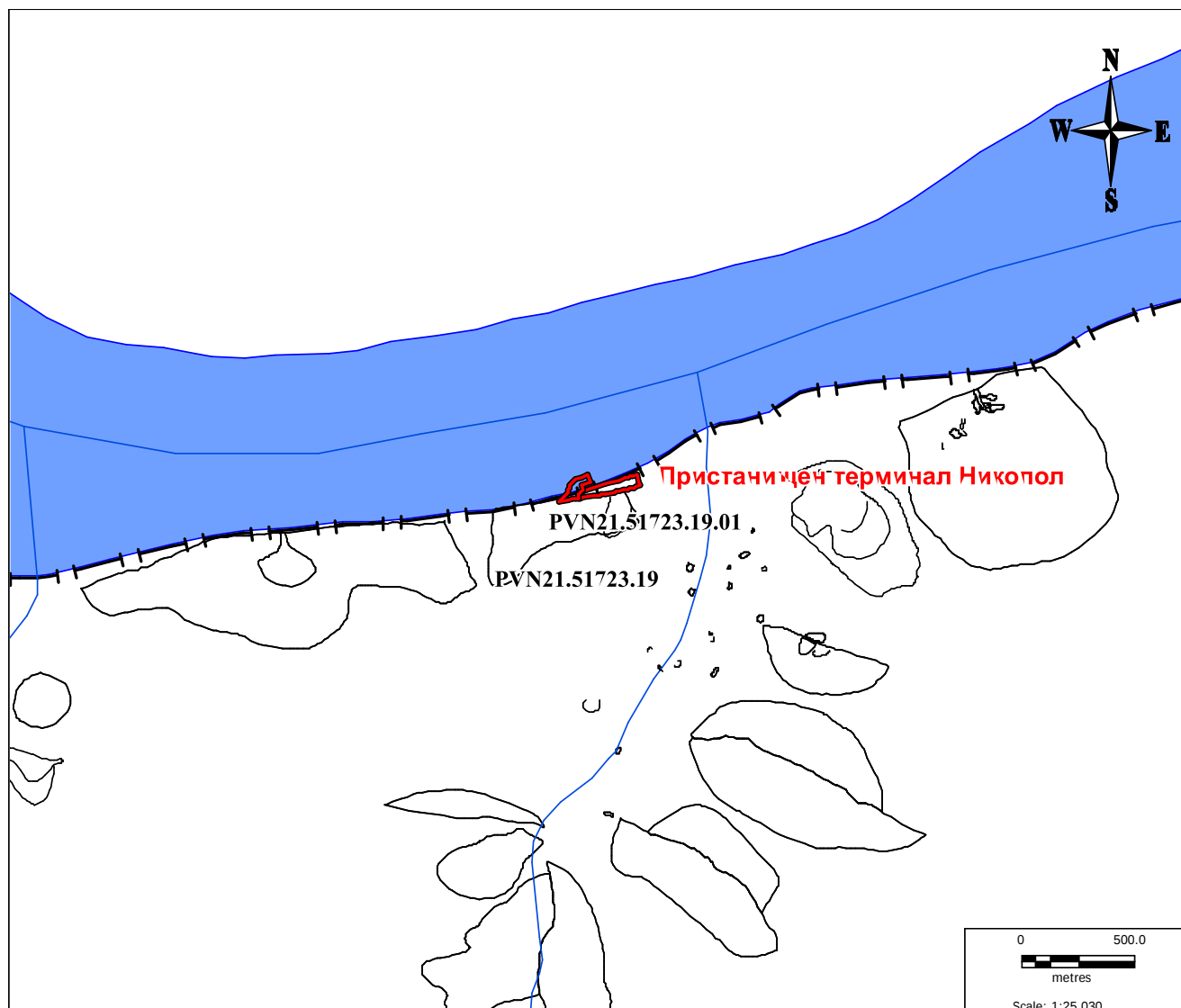
Фигура 75. Карта на фактическия материал с нанесени контурите на свлачищата



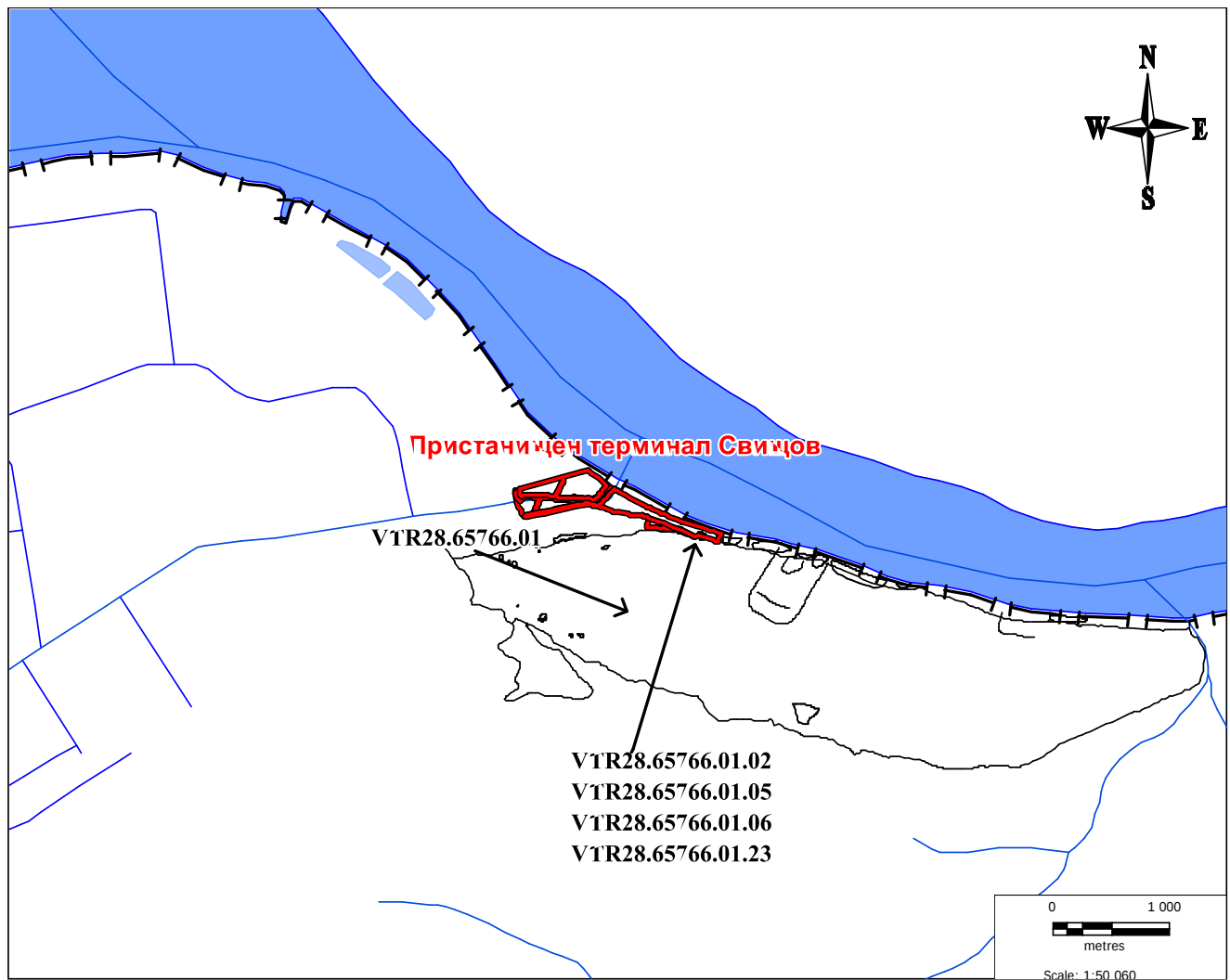
Фигура 76. Карта на фактическия материал с нанесени контурите на свлачищата



Фигура 77. Карта на фактическия материал с нанесени контурите на свлачищата



Фигура 78. Карта на фактическия материал с нанесени контурите на свлачищата



Фигура 79. Карта на фактическия материал с нанесени контурите на свлачищата

Таблица 31. Данни за свлачищата в районите на пристанищните терминали

Селище	Идентификатор	Регистрацион №/ година на регистрация	Възраст	Състояние	Застрашава	Проучване/ Проектиране	Укр. мероприятия	Изградена КИС	Дължина, м	Ширина, м	Засегната площ, дка	Клас	Група	Категория
СВИЦОВ	VTR28.65766.01	04.6576.01/ 1979	Древно	Потенциално	ЖС, УЛ, ЕЛ, ВиК		Затихнало	реперна и хидрогеоложка мрежа	1200	5000	5564.614	III	0	В
	VTR28.65766.01.0 2	04.6576.01.02/ 1974	Съвременно	Периодично активно	Пр.С, УЛ, ЕЛ, ВиК	Да/ Да	Повърхностни и канавки		80	80	6.400	II	6 (2020- 2021 г. - <0.05mm /24h)	В
	VTR28.65766.01.0 5	04.6576.01.05/ 1974	Съвременно	Потенциално	УЛ, ЕЛ, ВиК				40	30	1.200	III	0	В
	VTR28.65766.01.0 6	04.6576.01.06/ 1978	Съвременно	Потенциално	Пром. сгради и съоръжения	Да/ Да	ПС, дренажни канали		35	50	1.750	III	0	Б
	VTR28.65766.01.2 3	04.6576.01.23/ 2006	Съвременно	Периодично активно	ЖС, УЛ, ЕЛ, ВиК				45	35	1.575	IV	няма данни	В
СОМОВИ Т	PVN08.68045.01	14.6804.01/ 1975	Древно	Потенциално	ЖС,УЛ, ЕЛ, ВиК			реперна и хидрогеоложка мрежа	600	1000	540.225	I	няма данни	Б
	PVN08.68045.02. 01	14.6804.02.01/ 1975	Старо	Периодично активно	ЖС,УЛ, ЕЛ, ВиК			реперна мрежа	250	900	217.600	I	5 (2020- 2021 г. - 0.08 mm/24h)	Б

Селище	Идентификатор	Регистрацион №/ година на регистрация	Възраст	Състояние	Застрашава	Проучване/ Проектиране	Укр. мероприятия	Изградена КИС	Дължина, м	Ширина, м	Засегната площ, дка	Клас	Група	Категория
НИКОПОЛ	PVN21.51723.19	14.5172.19/ 1978	Древно	Периодично активно	Шосе, ЕЛ, Горски фонд				200	650	115.000	I	няма данни	Б
	PVN21.51723.19. 01	14.5172.19.01/ 1974	Съвременн о	Потенциално	Шосе, ЕЛ, Горски фонд	-/ Да	Предпазна (джоб) стена		150	100	15.000	II	няма данни	Б
ТУТРАКАН	SLS34.73496.02	18.7349.02/ 1977	Съвременн о	Потенциално	ЖС,УЛ, ЕЛ, ВиК	Да/ Да	Дренажи	реперна и хидрогеолож ка мрежа	90	50	4.500	III	0	В
	SLS34.73496.05	18.7349.05/ 1974	Древно	Стабилизира но	ЖС,УЛ, ЕЛ, ВиК	Да/ Да	Дренажи	реперна мрежа	130	300	39.000	I	6	В
	SLS34.73496.08	18.7349.08/ 1981	Съвременн о	Стабилизира но	ЖС,УЛ, ЕЛ, ВиК	Да/ Да	ПС, преоткосиран е, канавки	реперна и хидрогеолож ка мрежа	80	70	5.600	III	0	В

Съгласно писмо на община Силистра (изх. № ЕО-210-001/07.03.2025 г.), на нейната територия са разположени: Фериботен терминал Силистра и Пристанищен терминал Силистра, като в района на фериботния терминал граничещ с р. Дунав има изпълнени следните защитни съоръжения срещу ерозията от р. Дунав:

- На изток от фериботния терминал е изградена наклонена кейова стена. Тя е с известни прекъсвания (около 850 m) от района на км. 378;
- На запад от фериботния терминал брегът на р. Дунав е защитен от ерозията от изпълнена биозащита, състояща се в залесяване с различна широколистна дървесна и храстова растителност;
- В района на Пристанищен терминал Силистра защитното съоръжение срещу ерозията се състои от наклонена кейова стена стигаща на изток до граница с Република Румъния, и на запад до участъка с липсващо брегозащитно съоръжение в района на км. 378.

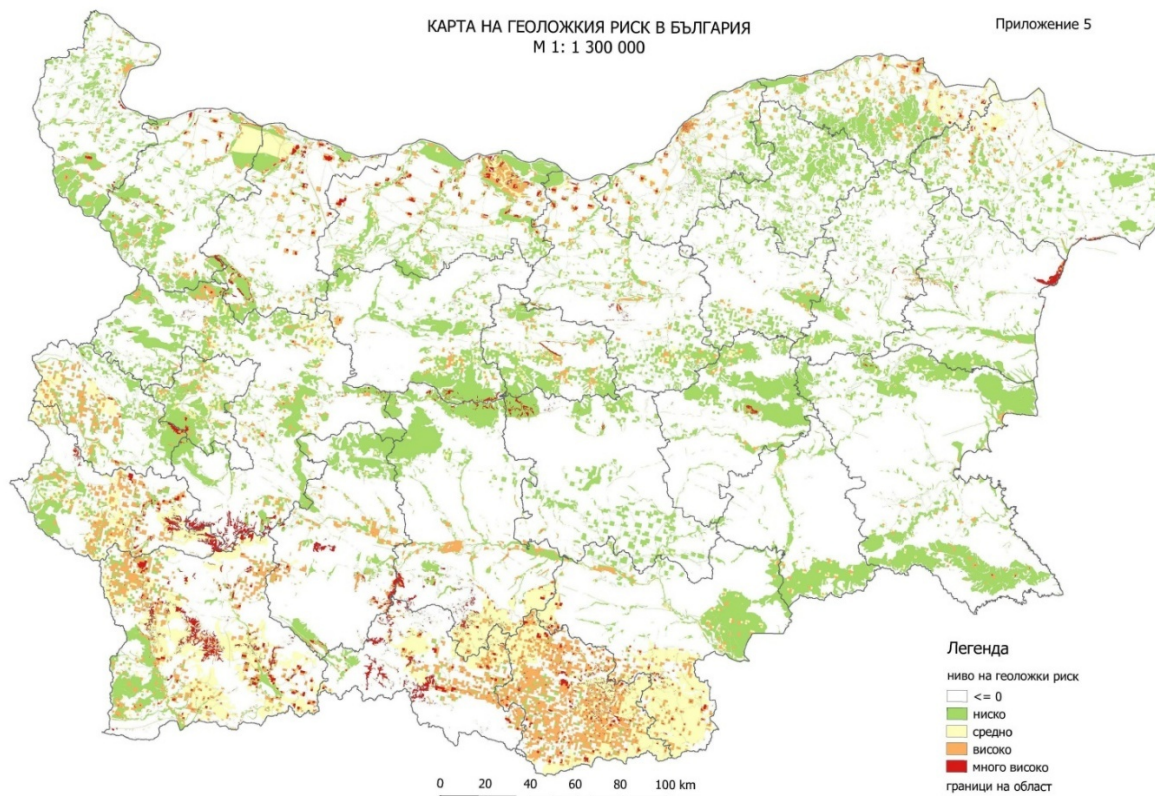
Съгласно предоставени данни на МРРБ (Писмо с изходящ номер № 90- 05-384(6)/06.02.2025 г. и ГИС базата им данни, геоложките рискове, проявени в районите на инвестиционните намерения са следните:

- Свлачища - Пристанищен терминал Свищов - **Фигура 82**;
- Ерозия - Пристанищен терминал-Никопол - **Фигура 83**;
- Втечняване - Пристанищен терминал Русе център; Пристанищен терминал Русе запад; Пристанищен терминал Русе-изток-1 и Пристанищен терминал Русе-изток-2; Пристанищен терминал Сомовит; Пристанищен терминал Силистра; Пристанищен терминал Свищов - **Фигура 84**;
- Лъос-Пристанищен терминал Русе център – **Фигура 85**.

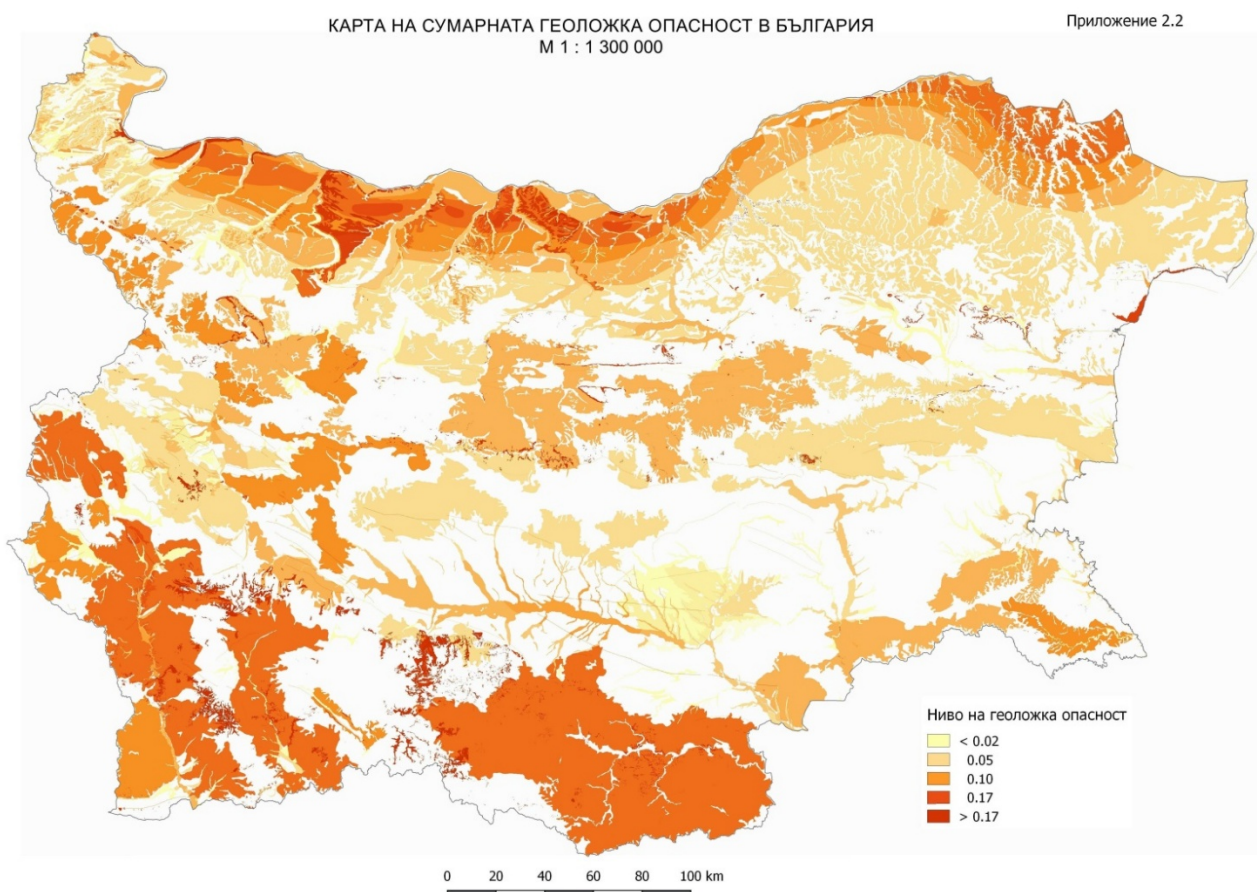
Геоложката опасност и риск са оценени на базата на специализираните карти за общите и индивидуални природни геоложки опасности и риск на територията на България – **Таблица 32**.

Таблица 32. Общи и индивидуални природни геоложки опасности и риск на територията на България

Критерий за сравнение	Фиг. №	Риск
Ниво на геоложкия риск	1	Ниско до високо
Ниво на сумарната геоложка опасност в България	2	От 0,02 до 0,10
Опасност от срутища		Няма
Опасност от свлачища	3	Средна
Опасност от калнокаменни порои		Няма
Опасност от ерозионни процеси	4	Много ниска
Опасност от активни разломи		Няма
Опасност от втечняване на слаби почви	5	Висока
Опасността от набъбване на строителни почви		Няма
Опасност от пропадане на лъос	6	Средна
Сеизмично ускорение за период от 475 г		0,11/0,15



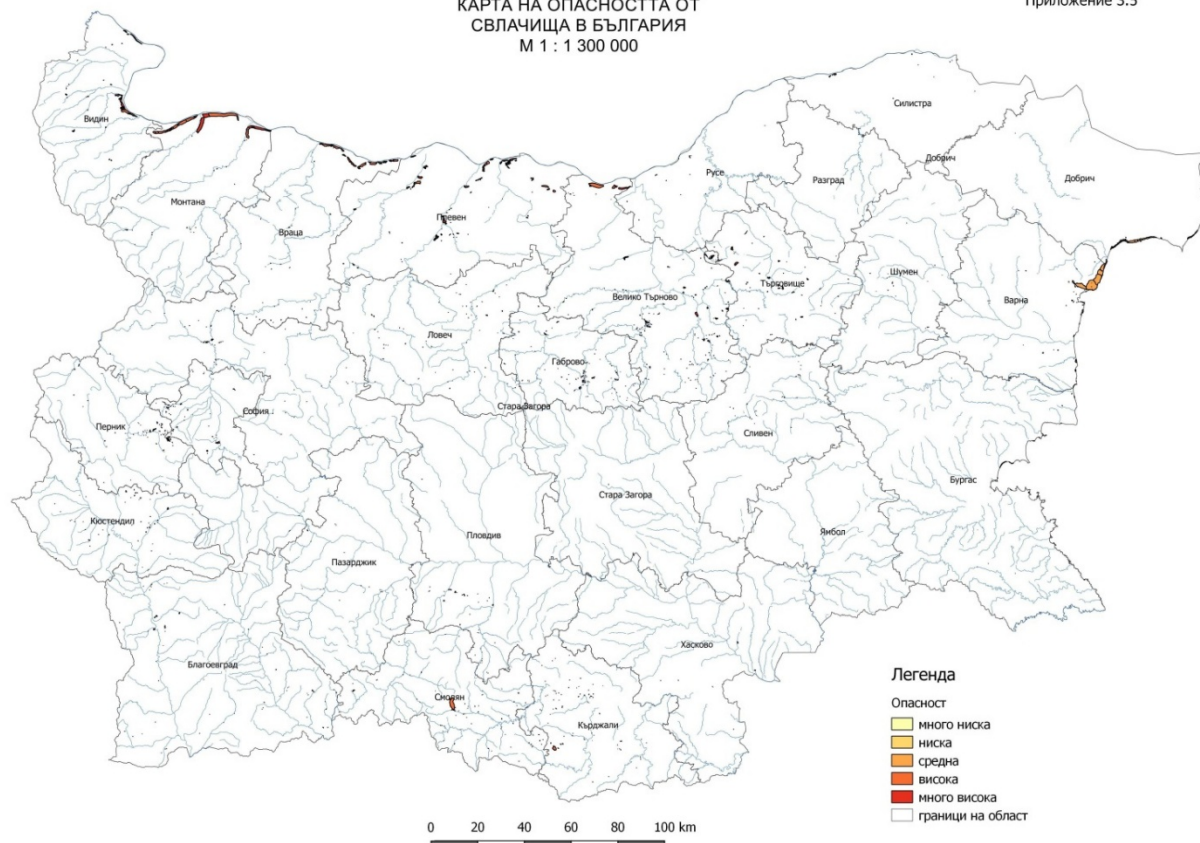
Фигура 80. Ниво на геоложкия риск



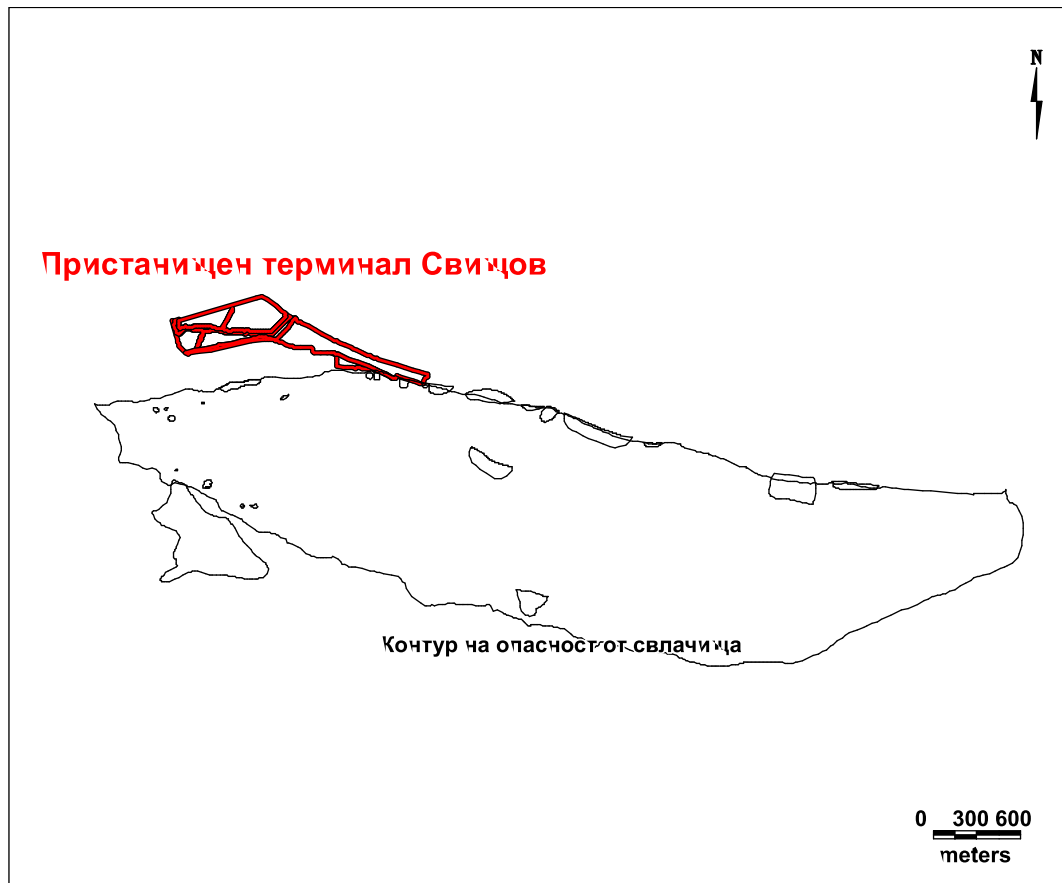
Фигура 81. Ниво на сумарната геоложка опасност в България

КАРТА НА ОПАСНОСТТА ОТ
СВЛАЧИЩА В БЪЛГАРИЯ
М 1 : 1 300 000

Приложение 3.5



А Опасност от свлачища в България

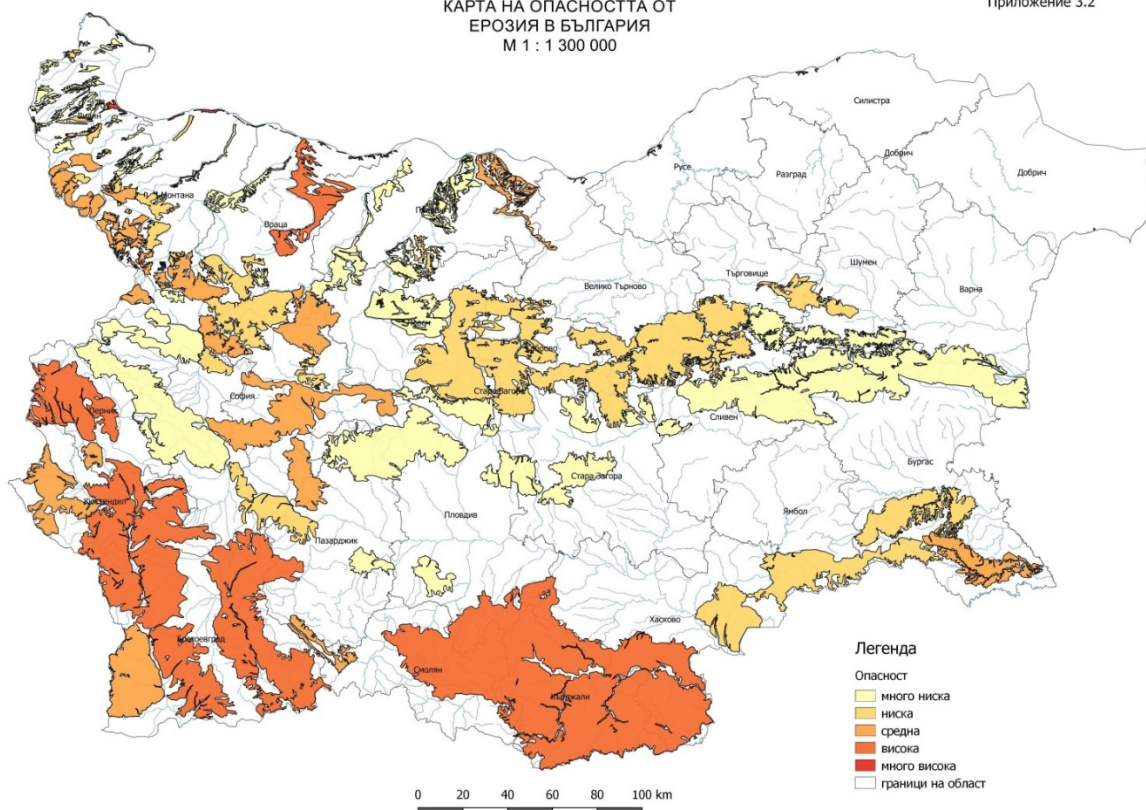


Б Опасност от свлачища в България

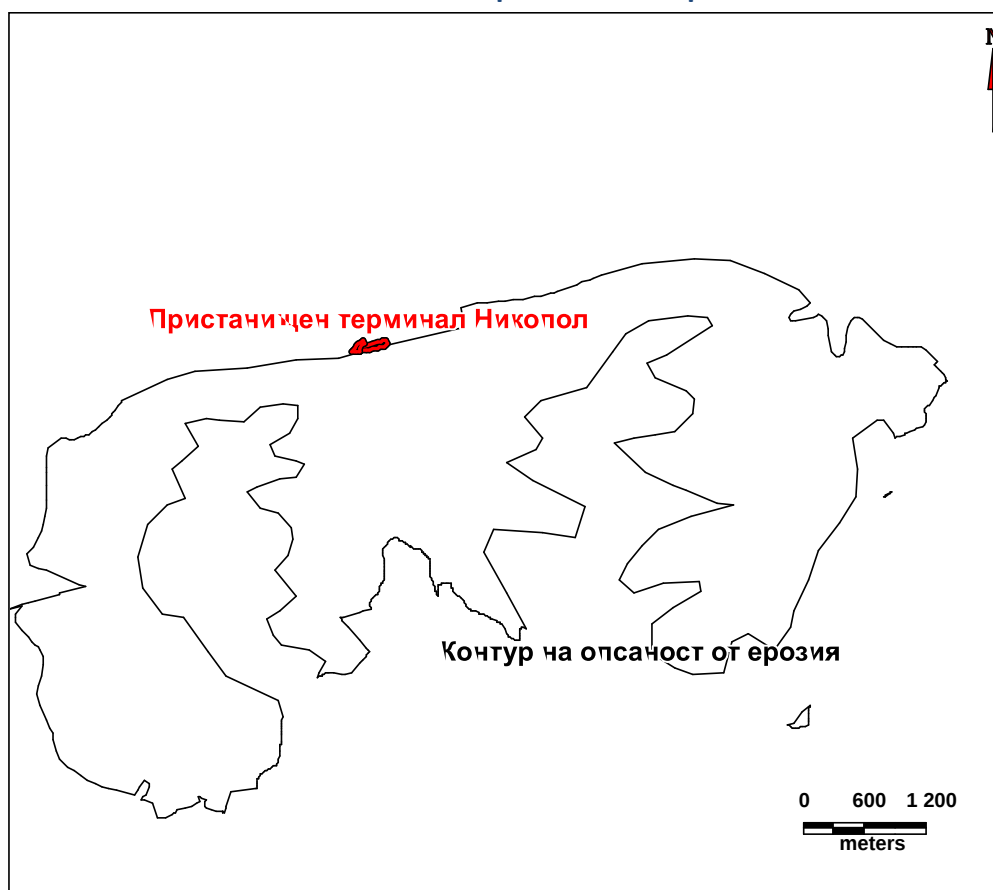
Фигура 82. Опасност от свлачища в България

КАРТА НА ОПАСНОСТТА ОТ
ЕРОЗИЯ В БЪЛГАРИЯ
М 1 : 1 300 000

Приложение 3.2



А Опасност от ерозия в България

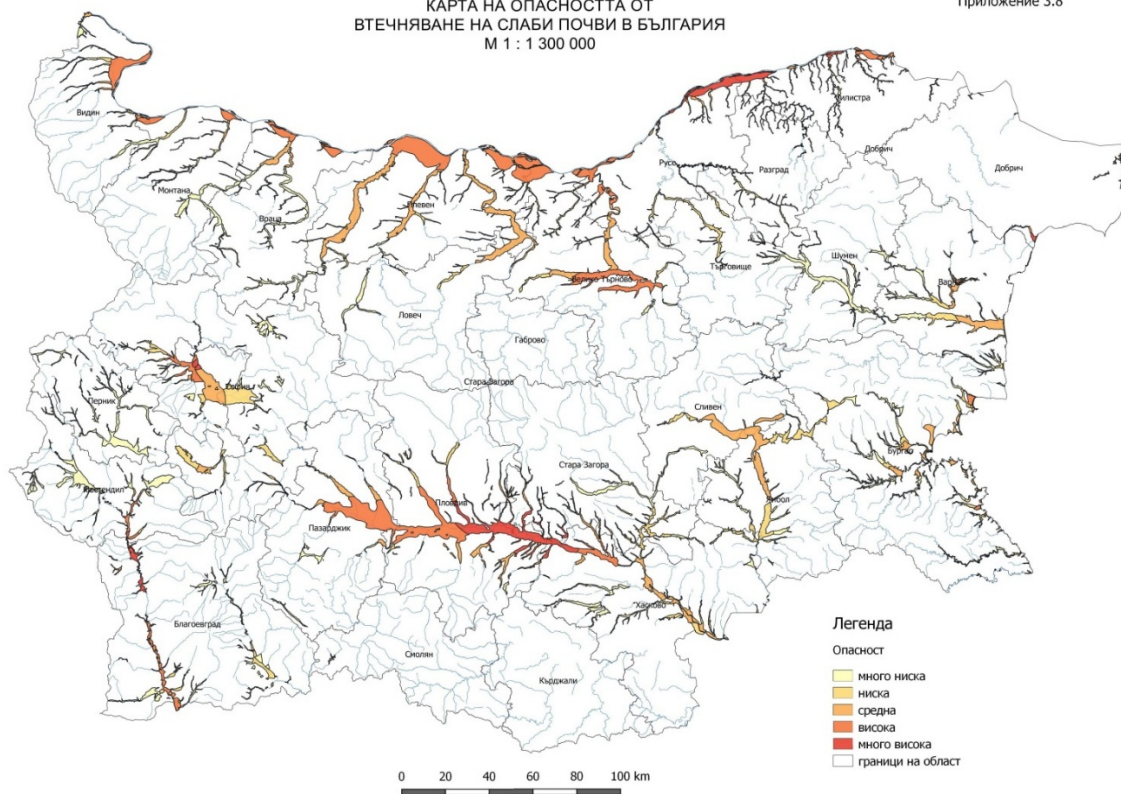


Б Опасност от ерозия в България

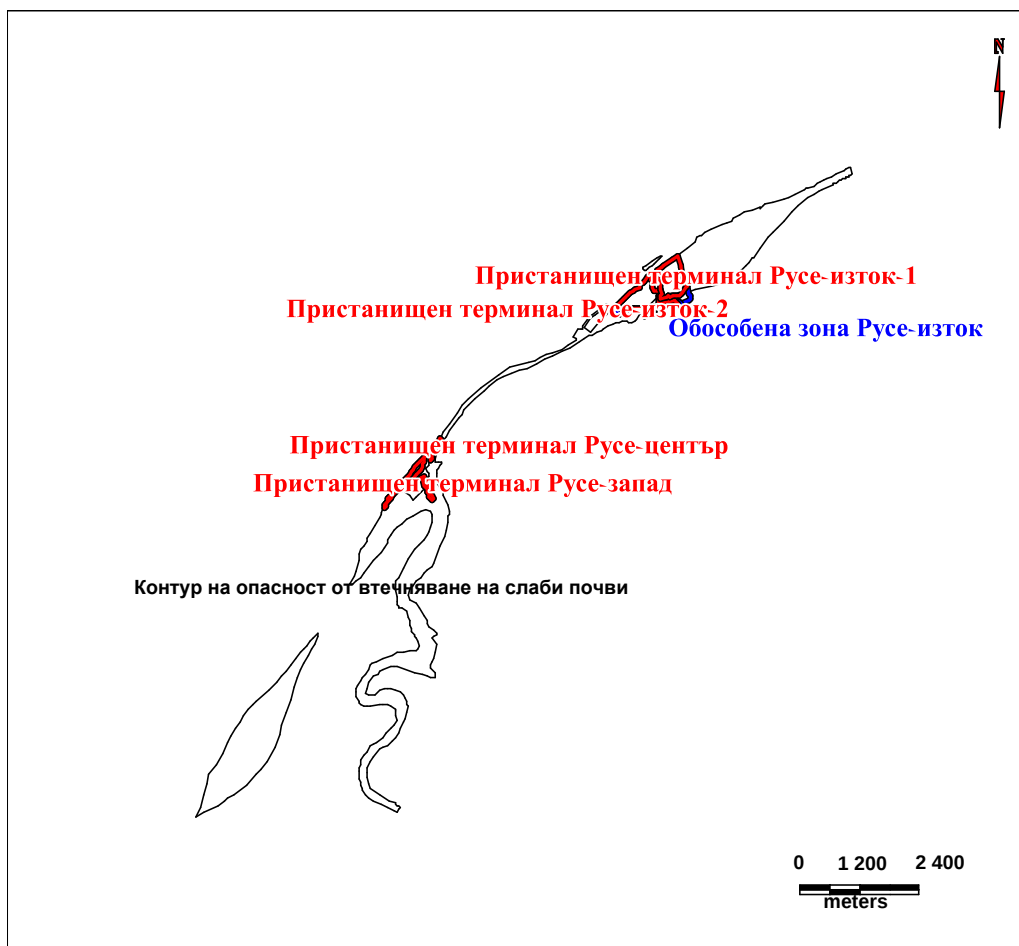
Фигура 83. Опасност от ерозия в България

КАРТА НА ОПАСНОСТТА ОТ
ВТЕЧНЯВАНЕ НА СЛАБИ ПОЧВИ В БЪЛГАРИЯ
М 1 : 1 300 000

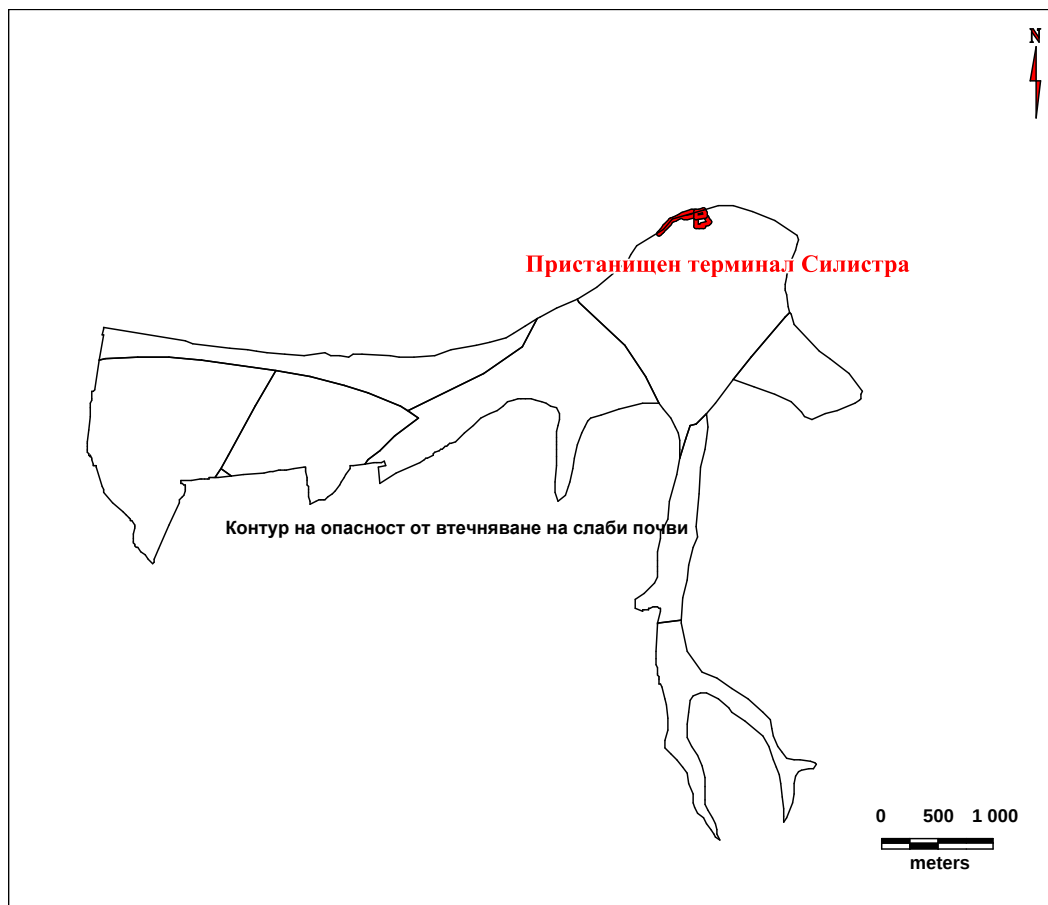
Приложение 3.8



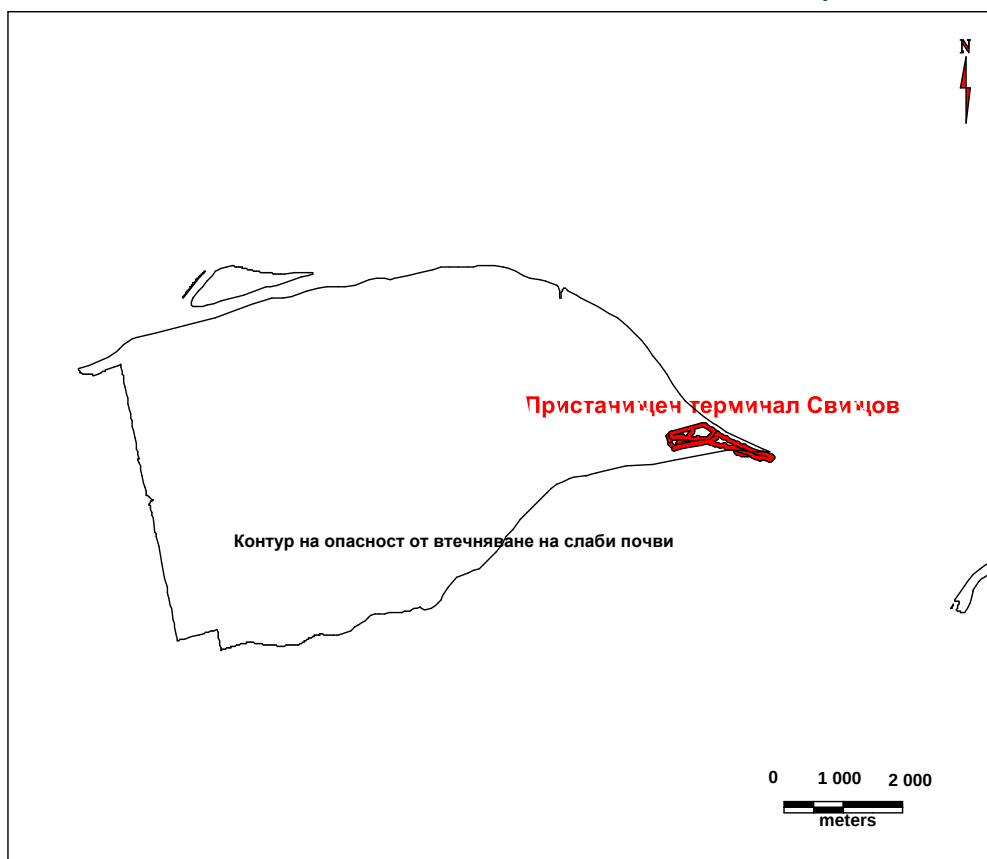
А Опасност от втечняване на слаби почви в България



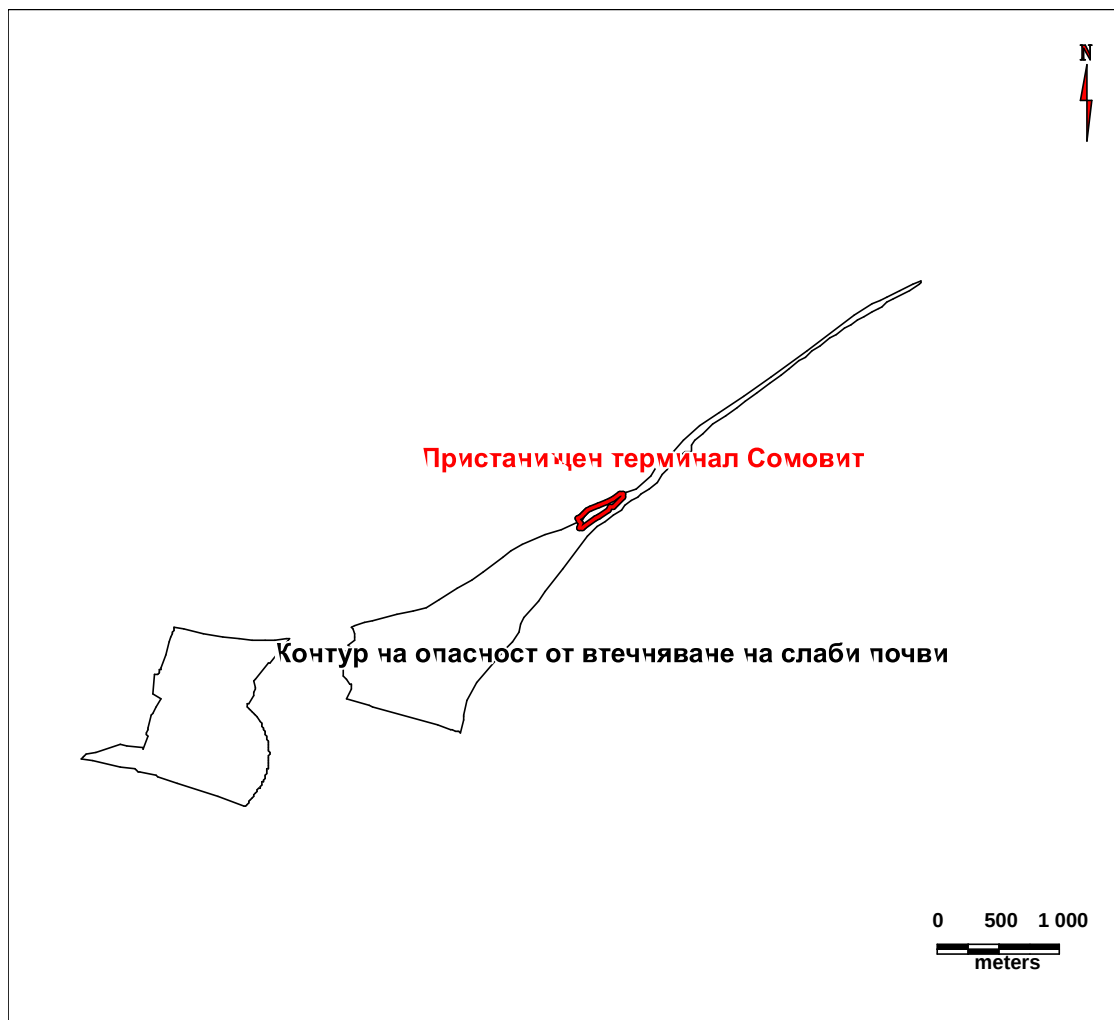
Б Опасност от втечняване на слаби почви в България



В Опасност от втечняване на слаби почви в България



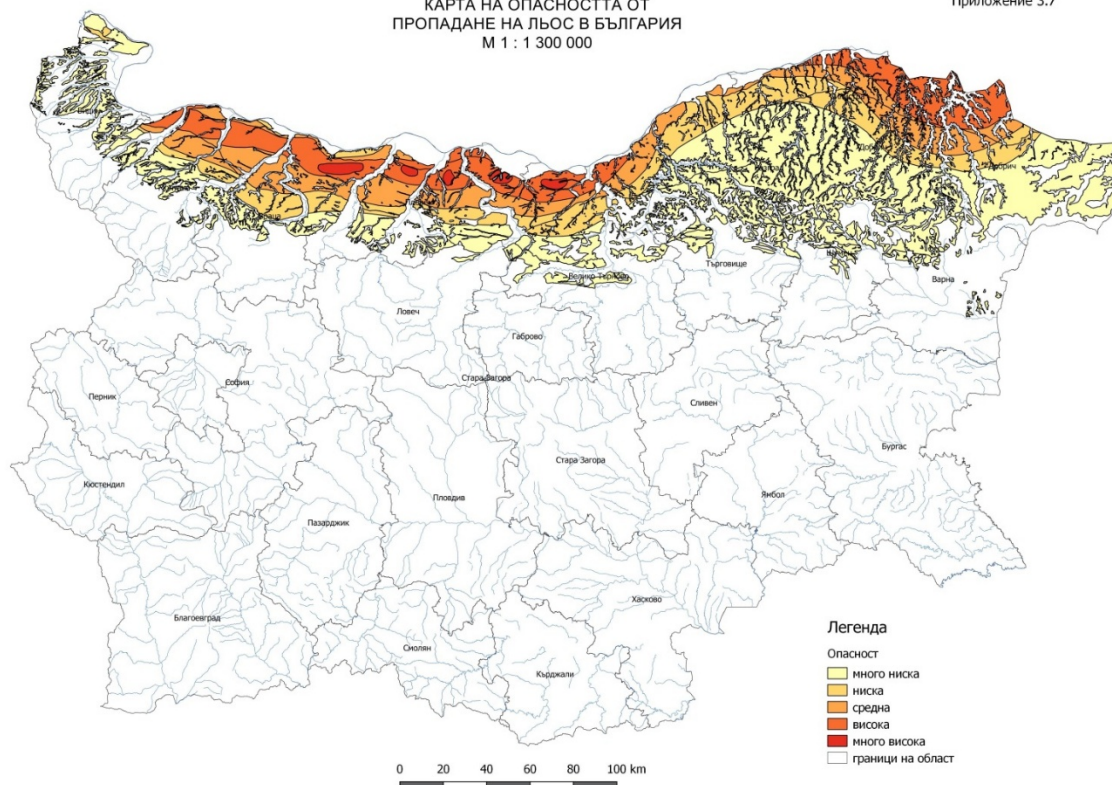
Г Опасност от втечняване на слаби почви в България



Д Опасност от втечняване на слаби почви в България
Фигура 84. Опасност от втечняване на слаби почви в България

КАРТА НА ОПАСНОСТТА ОТ
ПРОПАДАНЕ НА ЛЪОС В БЪЛГАРИЯ
М 1 : 1 300 000

Приложение 3.7



А Опасност от пропадаване на лъос в България



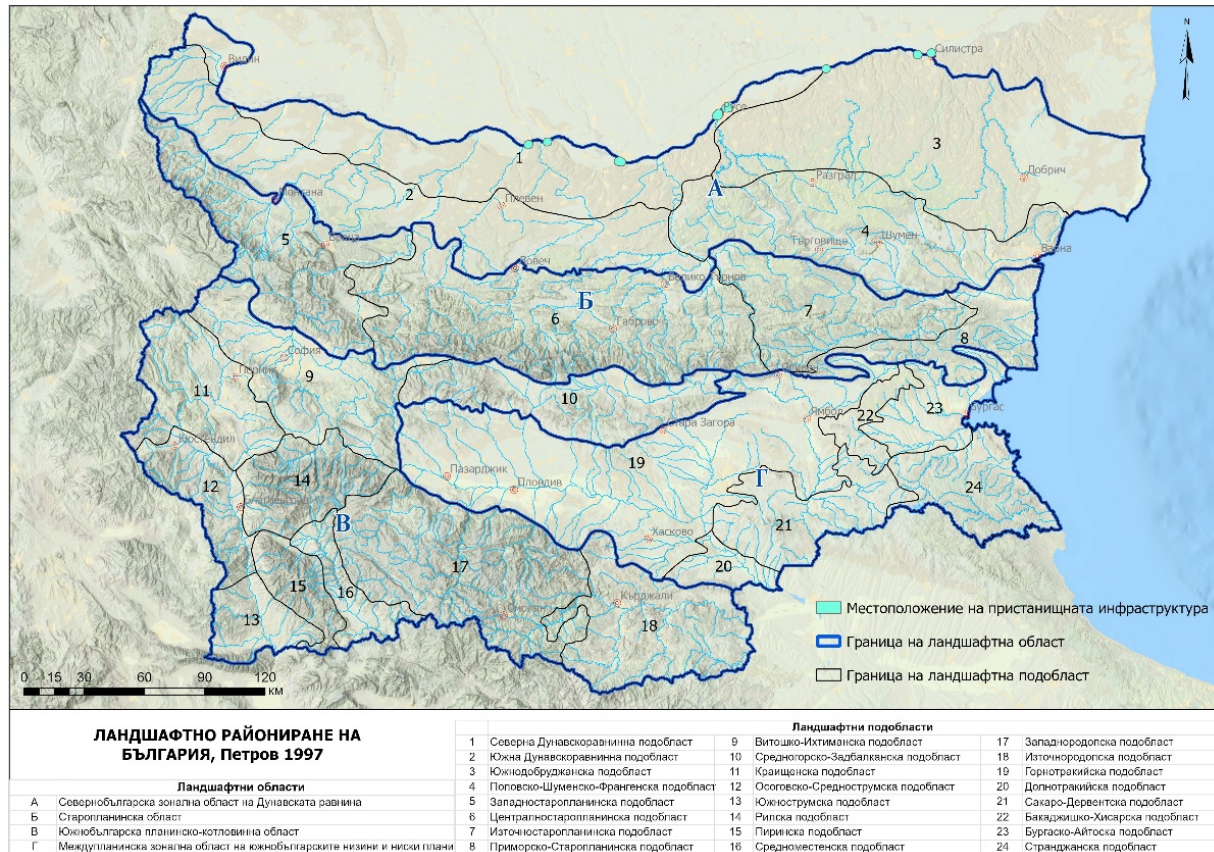
Б Опасност от пропадаване на лъос в България

Фигура 85. Опасност от пропадаване на лъос в България

- **Подземни природни богатства**

Обектите включени към Проект на генерален план за Пристанище за обществен транспорт Русе не засягат предоставени концесии и действащи разрешителни за търсене и проучване (по данни на Министерство на енергетиката- Писмо с изходящ № Е-92-00-98/06.02.2025 г.).

2.1.4. ЛАНДШАФТ



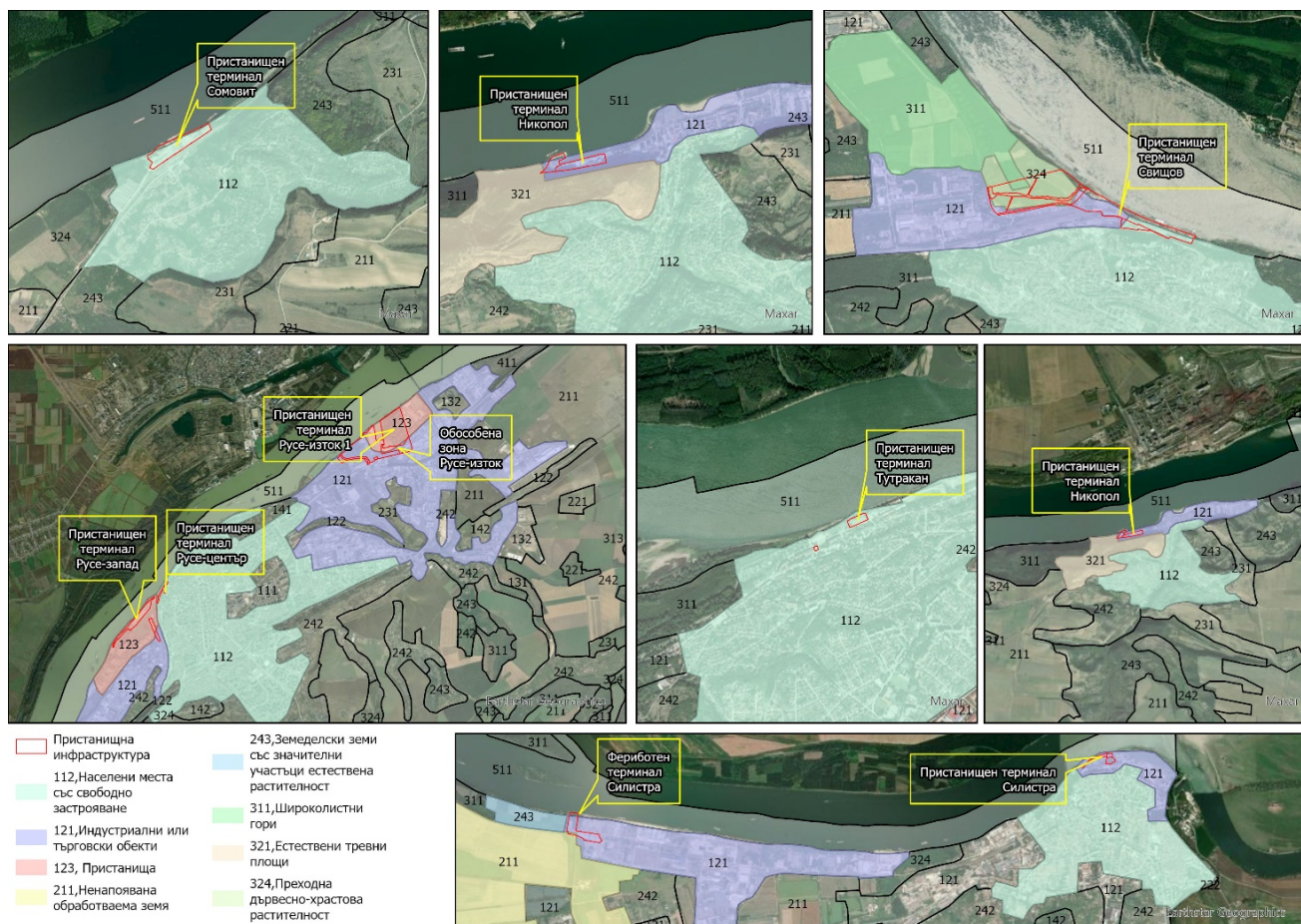
Фигура 86. Ландшафт

За класифициране на ландшафтите територията на България е разделена условно на 4 области, 24 подобласти и 127 ландшафтни района (Петров, 97). При класифицирането на ландшафтите се отчитат както широчинно-зоналните и меридионално-секторните, така и азоналните закономерности, произтичащи от характера на литогенната основа и особеностите на релефа. Независимо от силното влияние на антропогенния фактор върху съвременното състояние и функциониране на ландшафтите, тяхната диференциация и класификация се правят и с косвено отчитане на измененията им, предизвикани от човешката дейност.

Севернобългарската зонална област на Дунавската равнина е разделена на 4 подобласти, чиято ландшафтна регионализация се обуславя от териториалното съчетание на преобладаващите групи ландшафти. Елементите на „Генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе“ попадат на територията на 2 от тях – Северна Дунавскоравнинна и Южнотракийска (Фигура 86).

В обхвата на Северната Дунавскоравнинна подобласт преобладават ландшафтите на ливадно-степните алувиални низини със средна степен на земеделска усвоеност и ландшафтите на черноземните ливадно-степни равнини на лъсови скали с висока степен на земеделско усвояване. На територията на Южнотракийската подобласт най-големи площи заемат ландшафтите на черноземно-степните равнини на лъсови скали с висока степен на земеделско усвояване и ландшафтите на черноземно-степните равнини върху карбонатни скали със средна степен на земеделско усвояване.

И в двете подобласти, влиянието на човешката дейност е силно изразено като това е довело до възникването и оформянето на изцяло изменени антропогенни техногенни ландшафти. Почти всички обекти на Генералния план са разположени в урбанизирана градска среда или са част от индустриални комплекси. Типовете на земното покритие на територията на пристанищните комплекси и около тях може да се изобрази съгласно Националната база данни “Корине земно покритие 2018” (Фигура 87).



Фигура 87. Земно покритие (CORINE Land Cover 2018)⁸

От поземлените имоти, включени в състава на инфраструктурата на пристанищните комплекси само при терминал Свищов има един имот с настоящ статут различен от пристанищна инфраструктура: поземлен имот 65766.501.26 с площ 19 699 m² – предназначение Територия заета от води и водни обекти, начин на трайно ползване - отводнителен канал.

Имотът е със средна степен на земеделско усвояване, но без изградени техническа инфраструктура, съоръжения и сгради свързани с дейността на пристанището.

2.1.5. ЗЕМИ И ПОЧВИ

Почвата представлява повърхностния рохкав слой от земната кора на сушата, образуван под действието на много фактори и притежаващ свойството плодородие. Почвата се изгражда, оформя и развива в резултат на продължителни и сложно протичащи специфични вътрешни процеси и явления, които при своето взаимодействие влизат в различни съчетания и по този начин обуславят голямото почвено разнообразие в страната.

Според Почвено-географското райониране на България (по Нинов, 1997) териториите, включени в проекта на Генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе се намират в Дунавската хълмиста равнина, Долнодунавска почвена област, Среднодунавска и Дунавско-

⁸ <https://land.copernicus.eu/en/products/corine-land-cover/clc2018>

Добруджанска подобласти.

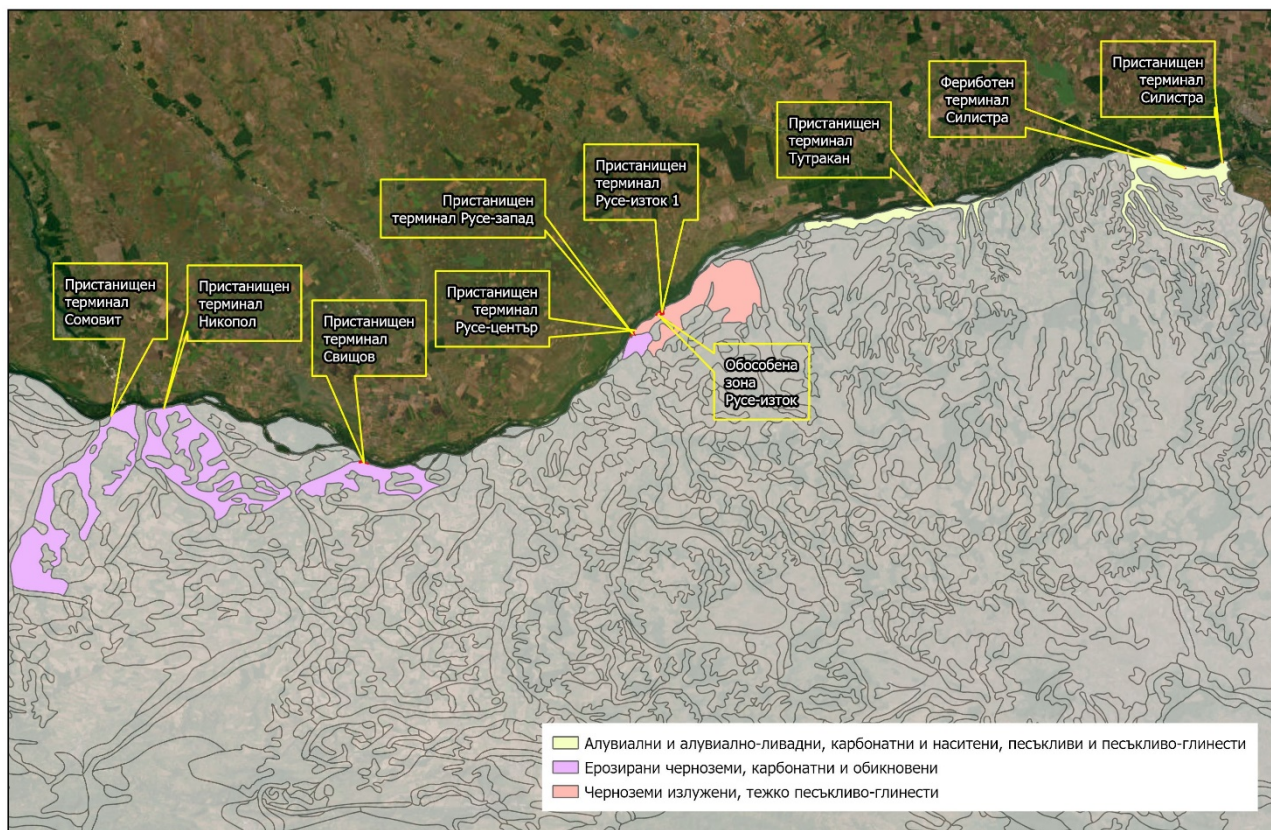
И в двете подобласти доминиращ почвен тип са черноземите, като в Среднодунавската подобласт преобладават карбонатните черноземи следвани от обикновени, глееви и лесивирани черноземи. В Дунавско-Добруджанската най-разпространени са обикновените черноземи, докато карбонатните и глеевите се срещат на малко площи.

Климатът на Дунавската хълмиста равнина е умереноконтинентален, но с по-рязко изразена континенталност - лятото е топло, а зимата сравнително студена. Средната януарска температура е минус 2°C и тук се наблюдава най-голяма за нашата страна температурна амплитуда - 26°C. Почвата най-често замръзва до 25-35 cm. Годишните валежи са малко - в северната част около 500 mm, а с приближаването към предпланините на Стара планина се увеличават до 600 mm. В растително отношение общо Дунавската равнина се отнася към лесостепите, с различно участие на горската растителност. В това отношение условно се оформят три успоредни ивици. В най-засушливата северна част са съществували сравнително добре изразени ливадно-степни условия. Горската растителност, представена главно от смесени дъбови гори, е имала незначително участие. По на юг с нарастване количеството на валежите се засилва участието на горската растителност, но все още преобладаващо влияние има тревистата растителност.

Освен ролята на растителността при формирането на почвения слой, от особено важно значение е и скалната основа. Черноземите са се формирали върху твърде разнообразни почвообразуващи материали, но общо взето преобладават карбонатните отложения. Голяма част от черноземите са се образували върху льос и льосовидни отложения.

Подразделянето на черноземите на подтипове е въз основа на придвижването на карбонатите по дълбочината на почвения профил, което става главно под засилващото се влияние на горската растителност. При карбонатните черноземи карбонатите се откриват още на повърхността, докато при останалите типове те са изнесени в дълбочина на профила и следователно по този признак могат да бъдат поделени на три основни типа - карбонатни (включително обикновени), излужени и деградирани. По-нататък подтиповете могат да се разделят на видове според мощността на хумусния хоризонт, степента на излуженост и деградираност. Така по мощност на хумусния хоризонт се разделят на слабо мощни – с хумусен хоризонт около 40 cm, средно мощни – с хумусен хоризонт 40-80 cm, и мощни – с хумусен хоризонт над 80 cm. По степента на излужване и деградиране може да се отделят видовете слабо излужени, средно излужени и силно излужени, слабо деградирани, средно деградирани и силно деградирани. По количество на хумуса могат да се отделят и подвидове: бедно хумусни - с хумус от 2 до 4%, средно хумусни - с хумус от 4 до 6% и богато хумусни - с хумус над 6%.

Поради широкото разпространение и голямото стопанско значение на черноземните почви над 96% от тях се обработват.



Фигура 88. Почви

Друг почвен тип широко застъпен на територията на страната са наносните почви. Те нямат зонално разпространение и са образувани в заливните тераси на всички по-големи реки.

Климатът е различен за различните части на страната, през които преминават реките, но той не оказва значително влияние върху почвообразователния процес. Теренът на заливните тераси е равнинен, растителността е ливадна, слабо развита. Почвообразователният материал е речен нанос, най-често пясъклив, като от горното течение на реката към нейното устие става все по-фин. Той е слоест, поради отлагането му през различни периоди – при разливането на реките.

Алувиалните почви са съвсем млади, намират се в начален стадий на развитие. Периодичното промиване от бързотечащите води при разливането на реките и отлагането на нови наноси не позволяват трайно заселване на растителност и развитие на почвообразователния процес. Затова през краткото време на тяхното съществуване не са се формирали генетични хоризонти, а има само отделни слоеве или едва се очертава първичния хумусен хоризонт (А), под който следват различни слоеве нанос.

Алувиално-ливадните почви се образуват върху алувиални наноси, имат вече добре оформен хумусно-акумулативен хоризонт, който постепенно преминава в „С“ хоризонт. Алувиално-ливадните почви се различават от алувиалните по това, че са по-отдалечени от речното корито, поради което тук наносите са по-финочастични, подпочвените води са по-близки (около 1.5 m), заливат се рядко и за кратко време, при което се отлага много фин нанос. Това позволява развитието на влаголюбива ливадна растителност от житни и бобови треви и острици, под влияние на които се формира добре изразен хумусен хоризонт.

На **Фигура 88** са показани почвените типове в обхвата на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе.

Понастоящем почвената покривка в поземлените имоти в който се реализира Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе е видоизменена в резултат на дългогодишната човешка дейност. Въпреки че, генетично почвите могат да принадлежат към един или друг тип и да притежават различни свойства, различните въздействия върху тях са ги превърнали в антропогенни

почви.

Антропогенните почви се разделят на две големи групи: силно антропогенизирани и новообразувани (насипни). Към силно антропогенизираните почви се отнасят такива, при които чрез различни мероприятия строежът на естествения почвен профил е нарушен или почвообразователният процес е променен. Към тях могат да бъдат отнесени риголваните, оризовите, градинските и изгребаните (урбаногенни) почви. Към изкуствено образувани почви се отнасят такива, които се образуват върху насипи от различни материали. Почвите в индустриалните зони най-често спадат към изгребаните и насипните почви.

Изгребаните (урбаногенни) почви са формирани при изкопни и насипни работи във връзка със строителство, от битови отпадъци, от влияние на различни видове транспорт, при изграждане и функциониране на градските паркове и градини и т.н. Те са образувани вследствие изгребване на почвата до различна дълбочина на профила при извършване на различни земни работи (подравняване на терен, терасиране и др.)

Насипни почви са тези, които се образуват върху различни насипни, т.е. депонирани материали в резултат на различна човешка дейност. Те нямат генетични хоризонти, може да се наблюдават само различни по състав и свойства слоеве.

Процесите водещи до увреждане на почвите съгласно чл. 12 от Закон за почвите са както следва:

1. ерозия;
2. киселяване;
3. засоляване;
4. уплътняване;
5. намаляване на почвеното органично вещество;
6. замърсяване;
7. запечатване;
8. свлачища;
9. заблатяване.

Повече информация по отношение на тези проблеми и връзката им с реализирането на Генералния план е дадена в **Таблица 47**.

2.1.6. Културно-историческо наследство

Културно–историческото наследство (КИН) е специфичен компонент на околната среда. То е съвкупност от културни ценности, обхващащи нематериалното и материалното недвижимо и движимо наследство, носещо историческа памет и национална идентичност и имат научна или културна стойност.

Русе е най-големият български град на река Дунав, най-важният транспортен, логистичен, икономически и културен център за Северна България. Градът се намира на 300 км от София и на 70 км от Букурещ. Населението наброява над 160 000 жители.

Антично пристанище бележи началото на съвременния град. В края на I век римската крепост Сексагинта Приста (Sexaginta Prista, „Пристанище на 60 кораба“), става част от римския дунавски лимес – северната граница на империята. Тя е най-големият археологически обект, заедно с антична селищна структура и некропола, намиращ се южно от крепостта и античен некропол – североизточно от крепостта, а също и най–сериозно проучения до момента археологически обект на територията на града.

През средновековието градът съществува като едно селище заедно с днешния румънски град Гюргево. От началото на XVII. век Русе се развива като търговски център, пристанището му е особено

важно за стокообмена между Централна Европа и Балканите. Свидетелство за това е, че градът е отбелязан във всички географски карти от този период.

През 60-те години на XIX век градът става столица на Дунавската провинция в Османската империя, с територия колкото днешна България. Изграждат се първите индустриални предприятия, железопътна линия. През втората половина на XIX век градът е седалище на 11 европейски дипломатически мисии. Влиянията на модерна Европа стават осезаеми, а това променя всекидневния начин на живот на жителите му. Историята на Русе е свързана с имената на националните герои от епохата на Българското Възраждане.

Град Русе е изключително богат на недвижими културни ценности (НКЦ). В него е съхранено културно наследство от всички видове категории, пространствени характеристики и времеви периоди. Обекти на културното наследство притежават ценна научна и културна стойност. Динамиката на времето, научните изследвания и общественото развитие са променяли обема и съдържанието на културното наследство. По данни от регистъра на Националния институт за недвижимо културно наследство (НИНКН), на територията на града са регистрирани над 200 бр. недвижими културни ценности. Съгласно регистрите има 14 групови НКЦ /ансамбли/. Повече от 60% от общия брой единични културни ценности попадат в тях.

Те са концентрирани в обособени територии, както и в непрекъснати структури, започвайки по ул. „Александровска“ (2 бр.); ул. „Княжеска“ (1 бр.); ул. „Славянска“ (1 бр.); площади „Свобода“ и „Александър Батенберг“ и преминавайки през ул. „Николаевска“ (4 бр. групови паметника). В ансамблите НКЦ са съхранени в голяма степен в автентичния си вид, което спомага и за запазването на градска идентичност и уникалност на средата.

От данните от автоматизираната информационна система „Археологическата карта на България“ (АИС АКБ), археологическите обекти в града са над 22 бр.

Тутракан е един от най-старите и интересни градове по поречието на река Дунав. Намира се по средата на пътя между Русе и Силистра и отстои на приблизително 60 км от всеки от двата големи града. Градът е амфитеатрално разположен на стръмен хълм, който се спуска до р. Дунав. Сегашната територия на града и местността около него е обитавана още от праисторическо време. Открити са важни находки от палеолита в Тутракан, с. Дунавец и Пожарево; От неолита и енеолита свидетелстват селищните могили край с. Белица и недалече от Тутракан. Интересни археологически материали, открити при разкопки, като каменна оброчна плочка с образа на Хеката, бронзови предмети – накити, оръдия на труда, оръжия и др. свидетелстват за интензивен живот по тези места и особено през античността.

При император Улпий Траян (98-117 г.) при Тутракан се образува селище с ранг на викус (село) и се построява кастел, наречен Трансмариска. Той е бил важна станция на пътя от Сингидунум (Белград) за Константинопол. Отбелязан е и на епиграфски паметници и всички карти (итинерарии).

Първоначално тук се заселват преселници от Мала Азия, както и италиански войници. Целта на селището и военното съоръжение била да укрепи и пази долнодунавската римска граница. Този статут Трансмариска има до VII век. Знае се, че през III век тук се установява XI Клавдиев легион, а през VI век Трансмариска е епископски център и значително голям и важен град.

В началото на VII век градът и крепостта са разрушени при славянски и аварски нападения, но животът тук се връща през IX век, когато тук се заселват българите. За кратко в района се изгражда сериозна укрепителна система от землени валове и укрепления. Има хипотеза, че тук се е намирала важната за цар Симеон I крепост Мундрага. В края на X век градът заедно с цяла Североизточна България попада под византийска власт и още през следващото столетие животът отново замира, за да се възстанови през XIII - XIV век. Съществуват средновековни карти от XIV век, изобразяващи града като важна крепост. През 1388г. Тутракан отново попада под владение от Османската империя.

Културното наследство в района е резултат от дългогодишното напластяване на отминали цивилизации и епохи, които носят специфична памет и идентичност на мястото. По данни от регистъра на Националния институт за недвижимо културно наследство (НИНКН), на територията на града са регистрирани над 70 бр. недвижими културни ценности.

Град Силистра е пристанищен град на р. Дунав с богата история. Градът е общински и областен център. Античното селище Дуросторум е основано през 105-106 г., когато по нареждане на император Траян на територията на днешния град е настанена една от елитните единици на Римската империя – XI-и Клавдиев легион. През 169 г. императорът философ Марк Аврелий обявява Дуросторум за самоуправляващ се римски град – муниципиум. Между II и VI век Дуросторум е главният форпост на империята срещу варварите на Долен Дунав.

Тук е роден Флавий Аеций - патриций, консул, върховен главнокомандващ на римската империя, победителят на хуните и Атила, наричан още „последният римлянин“. Друг виден пълководец от Дуросторум, генерал (легат) на легиона, оставя забележителен паметник, каквато е колесницата с неповторими украси от III в., както и забележителни мечове и златни накити, съхранявани в Археологическия музей на Силистра. Най-забележителният паметник от тази епоха обаче е Римската гробница с неповторими стенописи от средата на IV в., направена по заповед на римски патриций от Дуросторум.

През епохата на Първото българско царство при хан Омуртаг в Дръстър е изграден Дунавската резиденция „Преславният дом на Дунав“ на българските ханове и царе. През IX в. Дръстър дава подслон на цар Симеон и войските му при войната с маджарите. Превземането на града от византийският император Йоан Цимисхи в края на X век е свързано със завладяването на Източна България. По време на византийското владичество Дръстър става център на административната област Паристрион (Подунавие), в която влизат днешна Северна България и Северна Добруджа. Разцветът на града продължава и по времето на Второто българско царство. През периода на османското робство, известен вече под името Силистра, градът се превръща във важно военно и административно средище, като през XIX век Силистра, превърната в модерна турска крепост, играе първостепенна роля в руско-турските войни.

В богато архитектурно наследство на града, се усеща силното влияние на западноевропейската култура от края на XIX и началото на XX век, благодарение на връзките по р. Дунав. По данни от регистъра на Националния институт за недвижимо културно наследство (НИНКН), на територията на град Силистра са регистрирани над 100 бр. недвижими културни ценности.

Сомовит е село в община Гулянци, област Плевен. Разположено е на 12,2 км западно от Никопол, 11,5 км североизточно от общинския център Гулянци и на 42 км североизточно от областния център Плевен.

Поради благоприятното географско разположение край брега на реката тук от най-дълбока древност е имало пристан за лодки и кораби. Землището на селото е богато на археологически находки още от най-дълбока древност. Край Сомовит е преминавал римския път за гр. Нове (Свищов). В района на Сомовит са разкрити находки от тракийско време, както и некрополи, бронзови монети и други обекти от римската епоха. В североизточния край на селото е регистрирана античната крепост (Луцернария бургон), която е имала важна роля в римския лимес.

По данни от регистъра на НИНКН на територията на село Сомовит са регистрирани 8 бр. недвижими културни ценности. Съгласно данните от АИС АКБ регистрираните обекти са 3.

Град Никопол се намира на 57 км североизточно от областния център Плевен. Градът е административен център на община Никопол. От север градът е естествено ограден от река Дунав,

а на запад от скалистият бряг на река Осъм. Според археологическите проучвания най-ранните следи от живот на мястото на Никопол датират от времето на палеолита (старокаменната епоха). В района на хълма Калето са открити останки от времето на траките (1200-100 г. пр. Хр.). През V в. пр. Хр. Никополско е част от Одриската държава. През римско време районът на Никопол е част от провинция Мизия. По-късно, през IV век, след разделянето на Римската империя, остава в границите на Източната Римска империя (Византия). През 1059 г. получава името Никопол (Никополис - град на победите). От тази епоха датират откритите надгробни плочи на Авила Линхе и още една, в чиято украса е изобразен римски конник, жертвеник, посветен на богинята Диана. Най-популярен е саркофагът, който е вграден в Чешмата на Елия, изградена през II век..

След превземането на Никопол от турците, градът става център на Никополския санджак, който обхваща територията на Търновското царство в границите от края на съществуването му. Към него са спадали казите Иврача (Враца), Ловча (Ловеч), Плевне (Плевен), Мроморнича (Мраморница) -- до 1516 г. и др.

Битката при Никопол от 1396 г. е повратната точка в историята не само на България, но и на Балканите и Европа. Битката се състои на 25 септември близо до укрепения град и се явява края на предпоследния голям кръстоносен поход в Средновековието.

През периода XV век — XVII век, по време на османското владичество, Никопол е един от най-големите военно-административни центрове със силна крепост и интензивен стопански, духовен и политически живот. Градът започва да запада през XVIII — XIX век и в крайна сметка загубва статута си на голям военно-административен и обществено-политически център.

Най-значимата културна забележителност в града е Никополската крепост, известна още и като Шишмановата крепост, а от местното население е наричана просто Калето. Тя е създадена от римляните като граничен укрепен пост, с важно стратегическо значение и добре защитено пристанище. В Калето е построена защитената Скална църква — част от манастирски комплекс от X-XI век. От крепостта е сравнително добре запазена т.нар. „Шишманова врата“, която в действителност не датира от царуването на цар Иван Шишман, а чак от началото на XIX век. Най-старият запазен паметник е кръстополната църква „Св. св. Петър и Павел“, строена през XIII — XIV век, която е обявена в Държавен вестник бр.69 от 1927 г., като народна старина. Църквата е регистрирана и в АИС АКБ като археологическа културна ценност с национално значение с регистрационна карта №10002939.

По данни от регистъра на НИНКН на територията на град Никопол са регистрирани над 30 обекта недвижими културни ценности. Съгласно данните от АИС АКБ на територията на град Никопол регистрираните археологически обекти са над 8 бр.

Град Свищове най-южната точка на река Дунав с най-вдаденото навътре в територията на България дунавско пристанище. Намира се на 236 км от София, на 82 км от областния център Велико Търново, на 203 км от Силистра, на 77 км от Плевен и на 83 км от Русе. Свищов и района около него изобилстват от останки — свидетелства за древния произход на селището. Най-ранните материали са от епохата на първообщинния строй, от времето на палеолита (старокаменната епоха). Следи от населяване на територията на днешния Свищов има и от времето на средния неолит. Откритите оръдия на труда са свидетелство за наличието на праисторически селища в района. От края на бронзовата епоха, тези земи се населяват от траките. Най-цялостно запазени до днес са останките на укрепения античен град Нове, просъществувал от I до VI в. от н. е. През I в. той възниква като военен лагер на Първи Италийски легион. Към него се оформя и цивилно селище. Към края на I столетие — бил построен военен лагер — *Civitas Novae*, далеч 3 км от град Свищов. Нове бил превземан и разрушаван от авари, готи и др. Последните сведения за него са от началото на VII в., когато славяните го разрушават и основават сегашния Свищов.

След разрушаването на Нове населението постепенно и трайно се пренасяло в територията на днешния Свищов и заселвало крепостта Калето. За съществуването на града през VIII в. получаваме

сведения от археологическите проучвания на местността. Селището на Калето е съществувало непрекъснато през Първата българска държава, през византийското робство, Втората българска държава и османското владичество. Направените проучвания и събраните сведения оформят твърдението, че крепостта Калето възниква по време на византийското владичество върху основите на римска кула. През 1595 г. е завладяно от влашкия княз Михаил Витязул, а това е отворило път и на други влашки у правници. Съществува предание, че в града е пребивавал влашкия владетел Дракула. До Свищов достига и завоевателя Баязид. През 1797 г. отцепилият се от Османската империя Осман Пазвантоглу. От 1812 г. Калето е играла ролята на укрепителна крепост – цитадела. В поредната рускотурска война, през 1810 г., крепостта е опожарена. Окончателното ѝ разрушаване е по време на Кримската война.

В края на XVIII в. и през XIX в. Свищов вече е бил значително търговско селище и център на стопанския живот в придунавската част на империята. Реката, вписваща се в очертанията на града има съществена роля за неговото развитие. От тук за Европа минава износа на цяла Северна България, Тракия и Македония. Градът се разраства, а населението прогресивно увеличава, както вносът и износът на стоки, така и производството. В годината на освобождението ни от османско иго – 1878, свищовското пристанище в сравнение с останали пристанища по река Дунав (Русе, Силистра, Оряхово и Никопол) заема в търговията на Австро-Унгария първо място по износ, и второ по внос – след Русе.

Град Свищов е родното място на писателя Алеко Константинов. Тук се намира шедьовърът на Колю Фичето – църквата „Света Троица“, която е сред най-ярките образци на църковната архитектура на българското Възраждане.

На територията на град Свищов са запазени обекти от различни периоди, най-голяма част от тях са от епохата на българското Възраждане - жилищни и обществени сгради и култови обекти. По данни от регистъра на НИНКН на територията на град Свищов са регистрирани над 100 обекта недвижими културни ценности. Голяма част от жилищните сгради – НКЦ са разположени в централната част на града, по главната улица „Цар Освободител“ и в района между Историческия музей, ОУ „Филип Сакелариевич“ и църквата „Св.Преображение Господне“. В град Свищов са декларирани две групови недвижими културни ценности – Историческа зона „Традиционен център гр.Свищов“ и Ансамбъл „Алеко Константинов“.

Най-значителен археологически НКЦ е Римски военен лагер и ранновизантийски град Нове, който се намира се на 3 км. източно от Свищов в посока Русе. Нове заедно със Сексагинта Приста, Дуросторум, Рациария (с. Арчар, Видин), оформят външния отбранителен пръстен по река Дунав, т.нар. Дунавски Лимес, спиращ нашествията към земите на днешна България. Той е обявен за археологически резерват. Със Заповед № РД-09-0180 от 02.06.2010 г. на Министъра на културата е одобрен Протокол от 26.02.2010 г. за определяне на граници и режими на Римски военен лагер и ранновизантийски град Нове.

Съгласно чл. 146, ал. 3 от ЗКН недвижимите археологически обекти притежават статут на НКЦ с категория „национално значение“ до установяването им като такива по реда на този закон.

Независимо дали фигурират в регистрите на НИНКН и АИС АКБ, всички селищни и надгробни могили и средновековни отбранителни валове също притежават статут на недвижими културни ценности с категория „национално значение“, съгласно Разпореждане на МС №1711 от 1962 г.

Съгласно писмо №4349 от 04.12.1992 г. на НИПК всички възпоменателни знаци, издигнати по повод участието на България във войните от 1885, 1912-1913, 1915-1918, 1944-1945 години са декларирани като исторически паметници на културата и също притежават статут на недвижими културни ценности.

2.1.7. БИОЛОГИЧНО РАЗНООБРАЗИЕ

2.1.7.1. ФЛОРА

Фитопланктонът в българо-румънския участък на река Дунав показва високо функционално разнообразие, с тенденция за увеличаване през годините. В състава преобладават кремъчните (Bacillariophyceae) и зелените водорасли (Chlorophyceae), които съставляват съответно 55,8% и 22,3% от общия състав, със значително присъствие и на Cryptophyceae (16,5%). Цианобактериите имат второстепенно значение с 4,6%.

Характерно за района е доминирането на центрични кремъчни водорасли, добре адаптирани към мътни и богати на биогени води. Най-разпространени са видовете *Aulacoseira granulata*, *Skeletonema potamus* и *Melosira varians*.

Качеството на водата, оценено по концентрацията на хлорофил-а, се отнася към клас I (<25 µg/l) според класификацията на Транснационалната мониторингова мрежа.

Фитобентосните водорасли в река Дунав са съставени главно от кремъчни водорасли и цианобактерии. В рамките на проучванията са установени 318 таксона кремъчни водорасли от 62 рода и 68 таксона некремъчни водорасли.

Най-често срещаните видове кремъчни водорасли, откривани в над 75% от пробите, са *Amphora pediculus*, *Cocconeis placentula*, *Cyclotella meneghiniana*, *Navicula cryptotenella*, *Navicula recens*, *Nitzschia dissipata*, *Nitzschia fonticola* и *Nitzschia palea*.

Предвижданията на плана попадат в два флористични района – ФР Дунавска равнина (Свищов, Никопол, Сомовит) и ФР Североизточна България (Русе, Силистра, Тутракан). които се характеризират с богато растително разнообразие. В Дунавската равнина са установени 1560 вида висши растения (без мъхове), принадлежащи към 553 рода, 118 семейства и 5 отдела. Те представляват 76,6% от семействата, 61,5% от родовете и 40,5% от видовото разнообразие на страната. Повечето от видовете (98,6%) са покритосеменни растения (*Magnoliophyta*). В Североизточна България са регистрирани 1727 вида висши растения от 578 рода, 120 семейства и 5 отдела, което представлява 77,9% от семействата, 64,3% от родовете и 44,9% от видовото разнообразие на България. Естествената растителност в района е силно модифицирана от човешка дейност и се запазва само в отделни участъци - в Лудогорието, Дунавските острови и няколко находища в равнината. От запад на изток, поради промени в почвените и климатични условия, растителността преминава от широколистни гори към горскостепна и степна тревна растителност.

Широколистната горска растителност е представена основно от дъбови гори с доминиране на благун (*Quercus frainetto*), зимен дъб (*Quercus petraea*) и цер (*Quercus cerris*). Често срещани са също липа, ясен и габър. По поречието на река Дунав и долното течение на нейните притоци са запазени фрагменти от крайречни гори с мезофилни видове като върба (*Salix* spp.), топола (*Populus* spp.) и елша (*Alnus* spp.). В близост до дървесните видове или съвместно с тях растат храсти - обикновена смрадлика (*Cotinus coggygia*), шипка (*Rosa canina*), трънка (*Prunus spinosa*), обикновена драка (*Paliurus spina-christi*), обикновен глог (*Crataegus monogyna*) и обикновена леска (*Corylus avellana*).

Горскостепната растителност е характерна за най-северните части на Дунавската равнина. От дървесните видове преобладават цер (*Quercus cerris*), космат дъб (*Quercus pubescens*), благун (*Quercus frainetto*), келяв габър (*Carpinus orientalis*) и мъждряк (*Fraxinus ornus*).

Тревната степна растителност е широко разпространена, особено в Добруджа и на места в Среднодунавската равнина, като е представена от различни житни и тревисти видове, характерни за степните общества.

В 200-метровия буфер по поречието на река Дунав потенциално се срещат редица растителни видове с конзервационна значимост. Сред тях са видове, включени в Червената книга на Република България като критично застрашени (CR) - алдрованда (*Aldrovanda vesiculosa*), българска гърлица (*Limonium bulgaricum*), вълнестоцветен клин (*Astragalus dasyanthus*), четирилистно разковниче (*Marsilea quadrifolia*) и други. В 200-метровия буфер по поречието на река Дунав потенциално се срещат следните растителни видове, включени в Приложение 3 на Закона за биологичното разнообразие: четирилистно разковниче (*Marsilea quadrifolia*), карниолска блатница (*Eleocharis*

carniolica), обикновена пърчовка (*Himantoglossum caprinum*), червено усойниче (*Echium russicum*), алдрованда (*Aldrovanda vesiculosa*), жълта водна роза (*Nuphar lutea*), бяла водна лилия (*Nymphaea alba*), обикновено кокиче (*Galanthus nivalis*), елвезиево кокиче (*Galanthus elwesii*), воден орех (*Trapa natans*), щитолистна какичка (*Nymphoides peltata*), южна мехурка (*Utricularia australis*), бодлив залист (*Ruscus aculeatus*).

По поречието на р. Дунав се наблюдава присъствие на инвазивни чужди растителни видове, които представляват заплаха за местните екосистеми. Сред най-разпространените инвазивни видове в района са аморфа (*Amorpha fruticosa*) - храстов вид, който агресивно колонизира крайречните местообитания, айлант (*Ailanthus altissima*) - дървесен вид, често срещан в нарушени терени и селищни територии, японска фалопия (*Fallopia japonica*) - многогодишно тревисто растение, разпространяващо се в крайречни зони, късолистна амброзия (*Ambrosia artemisiifolia*) - едногодишно растение с алергенен полен, американски ясен (*Fraxinus americana*) - дървесен вид, конкуриращ местните дървесни видове в крайречните гори, бяла акация (*Robinia pseudoacacia*) - широко разпространен дървесен вид, изместващ местните видове. Тези инвазивни видове често формират монодоминантни съобщества и имат негативно влияние върху местните екосистеми, като променят условията на средата и конкурират автохтонните видове.

2.1.7.2. **ФАУНА**

Безгръбначни животни

В р. Дунав и нейните притоци са идентифицирани 149 таксона зоопланктон, включващи 107 вида Rotifera, 33 вида Cladocera и 9 вида Copepoda. В българския участък зоопланктонът не е равномерно разпределен, с най-голямо обилие в Русенска област (р.км. 500-487) и най-ниско след град Свищов (р.км. 569-560).

Изследванията показват, че зоопланктонните съобщества в българо-румънския участък на река Дунав проявяват значителна екологична динамика, повлияна от различни фактори на средата. Особено важна е хидрологичната свързаност - ракообразните се развиват по-добре в заливните езера, които са добре свързани с реката, тъй като тези зони осигуряват по-стабилни условия за техните популации. Това се потвърждава и от други изследвания по Дунав, където заливните територии са идентифицирани като критични местообитания за зоопланктонната биомаса.

Проучванията документират общо 460 таксона макробезгръбначни по течението на река Дунав. Най-многобройни са насекомите с 319 таксона, като Diptera са представени с 222 таксона, от които 200 вида принадлежат към семейство Chironomidae. Amphipoda, предимно инвазивни Corophiidae, доминират във всички участъци на реката.

Бентосните съобщества в българо-румънския участък са подложени на комплексно въздействие от различни фактори. Установено е наличие на пестициди (диметоат и ометоат) във водната фаза, произхождащи от селскостопански източници. Значителен проблем представлява замърсяването с тежки метали в седиментите по Долен Дунав, което влияе пряко върху бентосните организми и се биоакмулира в хранителната верига.

Хидроморфологичните изменения, включително изграждането на диги и канализирането на реката, променят естествените местообитания на водните безгръбначни. Наблюдава се значително присъствие на инвазивни видове, като 8 от 10-те най-често срещани таксона са неместни. Влияние върху бентосните съобщества оказва и инвазивният вид Neogobius melanostomus.

В района на река Дунав и 200-метровия буфер са установени множество видове безгръбначни животни, включително значителен брой консервационно значими видове. Особен интерес представляват видовете от разред Ephemeroptera (еднодневки), сред които според Червената книга на Република България (2011) има както критично застрашени (харисова еднодневка (Brachycercus harrisella), малка еднодневка (Cercobrachys minutus), тъмносива еднодневка (Kageronia fuscogrisea)), така и изчезнали видове (дунавската русалка (Palingenia longicauda), крехка

еднодневка (*Ametropus fragilis*) и ефорон (*Ephoron virgo*)).

По данни от докладването съгласно член 17 от Директивата за местообитанията речният рак (*Astacus astacus*), еленовият рогач (*Lucanus cervus*) буковият сечко (*Morimus asper funereus*), еднорог бръбар (*Bolbelasmus unicornis*), ручейно пъстриче (*Coenagrion ornatum*), голяма огневка (*Lycaena disparca*) са с благоприятна цялостна оценка. За някои видове като градинския охлюв (*Helix pomatia*), фердинандова пеперуда (*Zerynthia polyxena*) и малката сага (*Saga pedo*) данните са недостатъчни за цялостна оценка на състоянието. В района се срещат и южна пиявица (*Hirudo verbana*), ивичест теодоксус (*Theodoxus transversalis*) и бисерна мида (*Unio crassus*).

В Приложение 3 на Закона за биологичното разнообразие са включени еленовият рогач, буковият сечко, алпийската розалия, малката сага и фердинандовата пеперуда.

Проучванията от проект "Картиране и определяне на природозащитното състояние на природни местообитания и видове" установяват и наличието на потенциални местообитания за водните кончета *Ophiogomphus cecilia* и *Coenagrion ornatum*, както и на охлювите *Vertigo angustior* и *Vertigo moulinsiana*.

Риби

Според докладването по член 17 от Директивата за местообитанията (ИАОС 2020), 18 вида риби, предмет на докладване потенциално обитават района на плана. С неизвестна цялостна оценка са видовете карагъоз (*Alosa immaculata*), малка дунавска скумрия (*Alosa tanaica*), голям щипок (*Cobitis elongata*), украинска минога (*Eudontomyzon mariae*), виюн (*Misgurnus fossilis*), белопера кротушка (*Romanogobio vladykovi*). Останалите видове са с благоприятна цялостна оценка. Това са брияна (*Alburnus sarmaticus*), распер (*Aspius aspius*), бяла мряна (*Barbus barbus*), черна мряна (*Barbus meridionalis*), обикновен щипок (*Cobitis taenia* Complex), високотел бибан (*Gymnocephalus baloni*), ивичест бибан (*Gymnocephalus schraetzer*), сабица (*Pelecus cultratus*), горчивка (*Rhodeus amarus*), балкански щипок (*Sabanejewia balcanica*), дунавски щипок (*Sabanejewia bulgarica*), малка вретенарка (*Zingel streber*). Един вид е включен в приложение 3 на ЗБР - *Gymnocephalus baloni* (високотел бибан).

Видовете риби включени в Червена книга на Република България (2011), потенциално обитаващи UTM квадратите от района на плана са дадени в **Таблица 33**.

Таблица 33. Консервационно значими видове риби, потенциално срещащи се в района на проекта (Червена книга на Република България, 2011)

No	Вид	Статус*
1	<i>Acipenser ruthenus</i> (Чуга)	EN
2	<i>Alosa caspia</i> (Харун)	VU
3	<i>Alosa pontica</i> (Карагъоз)	VU
4	<i>Anguilla anguilla</i> (Европейска змиорка)	EN
5	<i>Aspius aspius</i> (Распер)	VU
6	<i>Barbatula barbatula</i> (Гулеш)	VU
7	<i>Barbus barbus</i> (Бяла мряна)	VU
8	<i>Benthophilus stellatus</i> (Звездовидно попче)	VU
9	<i>Carassius carassius</i> (Златиста каракуда)	EN
10	<i>Chalcalburnus chalcoides</i> (Уклея)	EN
11	<i>Gasterosteus aculeatus</i> (Триигла бодливка)	VU
12	<i>Gobio albipinnatus</i> (Белопера кротушка)	VU
13	<i>Gymnocephalus baloni</i> (Високотел бибан)	VU
14	<i>Gymnocephalus schraetzer</i> (Ивичест бибан)	VU
15	<i>Leucaspis delineatus</i> (Върловка)	VU

No	Вид	Статус*
16	<i>Lota lota</i> (Мухалца)	VU
17	<i>Pelecus cultratus</i> (Сабица)	VU
18	<i>Pungitius platygaster</i> (Деветиглена бодливка)	CR
19	<i>Sabanejewia bulgarica</i> (Дунавски щипок)	VU
20	<i>Salmo labrax</i> (Черноморска пъстърва)	CR
21	<i>Sander volgensis</i> (Малка бяла риба)	CR
22	<i>Umbra krameri</i> (Умбра)	CR
23	<i>Zingel streber</i> (Малка временарка)	EN
24	<i>Zingel zingel</i> (Голяма временарка)	EN
25	<i>Misgurnus fossilis</i> (Виюн)	EN
26	<i>Romanogobio kesslerii</i> (Балканска кротушка)	EN
27	<i>Acipenser nudiiventris</i> (Шуп)	EX
28	<i>Eudontomyzon mariae</i> (Украинска минога)	CR
29	<i>Acipenser gueldenstaedtii</i> (Руска есетра)	CR
30	<i>Acipenser stellatus</i> (Пъструга)	CR
31	<i>Romanogobio alpinus</i> (Белопера кротушка)	VU
32	<i>Huso huso</i> (Моруна)	CR
33	<i>Sabanejewia balcanica</i> (Балкански щипок)	VU

CR - критично застрашен, EN - застрашен, VU – уязвим

Анадромните мигриращи риби, хвърлящи хайвер в река Дунав, са карагъзовите риби (*Alosa immaculata*, *Alosa tanaica*) и есетровите риби (*Huso huso*, *Acipenser gueldenstaedti* и *Acipenser stellatus*). Зоните за хвърляне на хайвер за тези видове са намалели поради изграждането на хидроенергийни и навигационни системи при Железни врата I (1971) и Железни врата II (1984). Есетровите популации все още се срещат в Долен Дунав благодарение на функциониращите основни местообитания за зимуване, хвърляне на хайвер и отравяне на малките през първата година, разположени надолу по течението след язовирите.

По отношение на инвазивните видове риби, в р. Дунав и прилежащите по-големи естествени водоеми са регистрирани: веслонос (*Polyodon spathula*), пъстър толстолоб (*Aristichthys nobilis*), бял амур (*Ctenopharyngodon idella*), бял толстолоб (*Hypophthalmichthys molitrix*), псевдоразбора (*Pseudorasbora parva*), американски сомчета (*Ameiurus melas*, *Ameiurus nebulosus*, *Ictalurus punctatus*), гамбузия (*Gambusia holbrooki*), слънчева риба (*Lepomis gibbosus*), китайски поспаланко (*Perccottus glenii*).

Земноводни и влечуги

Според Червена книга на Република България (2011), три вида земноводните и влечуги, включени в нея, потенциално срещащи се в района на плана. Това са пясъчна боа (*Eryx jaculus*) и пъстър смок (*Elaphe sauromates*) с категория „застрашен“ и дунавски гребенест тритон (*Triturus dobrogicus*) с категория „уязвим“.

Земноводните и влечугите, срещащи се в района на проучването, съгласно данните от докладването по Член 17 на Директивата за местообитанията са общо 24 вида. От тях зелена крастава жаба (*Bufotes viridis*), блатна костенурка (*Emys orbicularis*), жаба дървесница (*Hyla arborea*), зелен гущер (*Lacerta viridis*), сива водна змия (*Natrix tessellata*), голяма водна жаба (*Pelophylax ridibundus*), стенен гущер (*Podarcis muralis*) са с благоприятна целостна оценка, късокрак гущер (*Ablepharus kitaibelii*), медянка (*Coronella austriaca*), смок стрелец (*Dolichophis caspius*), ивичест гущер (*Lacerta trilineata*), змиегущер (*Ophisaurus apodus*), зелена водна жаба (*Pelophylax esculentus*), кримски гущер (*Podarcis taurica*), горска жаба (*Rana dalmatina*), котешка змия (*Telescopus fallax*),

дунавски гребенест тритон (*Triturus dobrogicus*), пепелянка (*Vipera ammodytes*), смок мишкар (*Zamenis longissimus*) с неблагоприятна-незадоволителна, шипобедрена костенурка (*Testudo graeca*) с неблагоприятна-лоша и червенокоремна бумка (*Bombina bombina*), чесновница (*Pelobates fuscus*), сирийска чесновница (*Pelobates syriacus*), жаба на Лесона (*Pelophylax lessonae*) – с неизвестна. Всички тези видове, с изключение на водните жаби, са включени в Приложение 3 на ЗБР.

Бозайници

Районът на проекта предоставя местообитания за множество видове бозайници - както често срещани, така и видове, предмет на опазване.

Често срещаните видове са важен компонент на екосистемата, поддържащ нейната структура и функциониране. Тези видове са широко разпространени и не съществува риск техните популации да бъдат значително засегнати от дейностите по проекта. В района на р. Дунав се срещат следните бозайници: Насекомоядни: *Erinaceus concolor*, *Talpa europaea*, *Sorex araneus*, *Sorex minutus*, *Neomys anomalus*, *Crocidura leucodon*, *Crocidura suaveolens*; Гризачи: *Sciurus vulgaris*, *Spermophilus citellus*, *Glis glis*, *Apodemus flavicollis*, *Apodemus sylvaticus*; Хищници: *Canis lupus*, *Vulpes vulpes*, *Lutra lutra*, *Meles meles*, *Martes foina*, *Felis silvestris* и Чифтокопитни: *Cervus elaphus*, *Capreolus capreolus*, *Sus scrofa*. От тях в Приложение 3 на ЗБР са включени *Erinaceus concolor*, *Lutra lutra* и *Felis silvestris*. Един от бозайниците с природозащитно значение, обитаващи района, е пряко зависим от река Дунав - видрата.

В България се наблюдава голямо видово разнообразие на прилепи. От всички 35 вида прилепи, срещащи се в континентална Европа, в България са регистрирани 33. Прилепите са приоритетен обект на проучване и опазване, тъй като всички видове са защитени от българското и международното законодателство.

В зависимост от сезона прилепите обитават различни убежища. През зимата всички видове живеят в убежища с постоянна температура между 2 и 10° С. Такива условия са характерни за заливни пещери, наводнени минни галерии, а понякога и за тавани и мазета на сгради. През пролетта и есента прилепите могат да бъдат регистрирани в разнообразни убежища, където температурата може да е постоянна или да варира. През лятото прилепите предпочитат убежища с по-висока температура, където се размножават. Видовете прилепи от Приложение 3 на ЗБР, потенциално срещащи се в района, които зависят от наличието на пещери и други подземни убежища са голям подковонос (*Rhinolophus ferrumequinum*), малък подковонос (*Rhinolophus hipposideros*), южен подковонос (*Rhinolophus euryale*), подковонос на Мехели (*Rhinolophus mehelyi*), средиземноморски подковонос (*Rhinolophus blasii*), голям нощник (*Myotis myotis*), остроух нощник (*Myotis blythii*), трицветен нощник (*Myotis emarginatus*), дългопръст нощник (*Myotis capaccinii*), дългокрил прилеп (*Miniopterus schreibersii*), обикновено кафяво прилепче (*Pipistrellus pipistrellus*), малко кафяво прилепче (*Pipistrellus pygmaeus*), прилепче на Натузий (*Pipistrellus nathusii*), средиземноморско прилепче (*Pipistrellus kuhlii*), прилеп на Сави (*Hypsugo savii*), полунощен прилеп (*Eptesicus serotinus*). Горски прилепи, които зависят от горите за намиране на убежища, хранителни местообитания, миграционен коридор или местообитания за есенни струпвания са дългоух нощник (*Myotis bechsteinii*), воден нощник (*Myotis daubentonii*), ръждив вечерник (*Nyctalus noctula*), голям вечерник (*Nyctalus lasiopterus*), малък вечерник (*Nyctalus leisleri*), сив дългоух прилеп (*Plecotus austriacus*), двуцветен кожовиден прилеп (*Vespertilio murinus*), широкоух прилеп (*Barbastella barbastellus*).

Птици

Българо-румънският участък на река Дунав представлява изключително важен екологичен коридор за птичата фауна. Реката, нейните брегове, крайречните гори, блата и острови формират комплекс от разнообразни местообитания, които поддържат богато видово разнообразие от птици. Крайречните територии на Дунав служат като основен миграционен път по Западно-Палеарктичния прелетен път (Via Pontica), превръщайки ги в жизненоважна спирка за много мигриращи видове

птици. Различните типове местообитания привличат различни екологични групи птици: Водолюбивите птици са най-характерните обитатели на дунавските влажни зони. Тук гнездят и зимуват редица представители на разредите Гъскоподобни (Anseriformes), Щъркелоподобни (Ciconiiformes) и Дъждосвирицоподобни (Charadriiformes). Особено богати на видове са сем. Патицови (Anatidae), Чаплови (Ardeidae) и Дъждосвирицови (Charadriidae). Крайречните гори и тръстикови масиви предоставят подходящи местообитания за множество пойни птици (Passeriformes), включително редки и защитени видове. В крайдунавските ивици гнездят различни представители на сем. Коприварчеви (Sylviidae), Мухоловкови (Muscicapidae) и други. Хищните птици също са добре представени в региона. Дунавската равнина и крайбрежните скали предлагат подходящи места за гнездене и ловуване на видове от сем. Ястребови (Accipitridae) и Соколови (Falconidae). Сред най-значимите представители са морският орел (*Haliaeetus albicilla*), малкият креслив орел (*Aquila pomarina*) и черната каня (*Milvus migrans*). Дунавските острови имат особено значение като места за гнездене на колониални птици – малък корморан (*Microcarbo pygmeus*), нощна чапла (*Nycticorax nycticorax*), малка бяла чапла (*Egretta garzetta*) и др. Някои от островите поддържат смесени чаплови колонии с международна значимост. Специфичните условия на река Дунав създават и местообитания за редки и застрашени видове като белооката потапница (*Aythya nyroca*), малкият корморан (*Microcarbo pygmeus*), белочелата рибарка (*Sterna albifrons*) и др., които са обект на специални консервационни мерки.

Видовете птици, срещащи се в UTM квадратите, по течението на р. Дунав, съгласно Червената книга на Република България (2011), са дадени в **Таблица 34**.

Таблица 34. Видове птици, обект на опазване, потенциално срещащи се в района на проекта (Червена книга на Република България (2011))

№	Вид	Статус	№	Вид	Статус
1	<i>Accipiter gentilis</i> Голям ястреб	EN	43	<i>Aquila heliaca</i> Царски орел	CR
2	<i>Ardeola ralloides</i> Гривеста чапла	EN	44	<i>Aquila pomarina</i> Малък креслив орел	VU
3	<i>Burhinus oedicnemus</i> турилик	VU	45	<i>Ardea cinerea</i> Сива чапла	VU
4	<i>Buteo rufinus</i> Белоопашат мишелов	VU	46	<i>Ardea purpurea</i> Ръждива чапла	EN
5	<i>Ciconia nigra</i> Черен щъркел	VU	47	<i>Aythya ferina</i> Кафявоглава потапница	VU
6	<i>Casmerodius albus</i> Голяма бяла чапла	CR	48	<i>Botaurus stellaris</i> Голям воден бик	EN
7	<i>Egretta garzetta</i> Малка бяла чапла	VU	49	<i>Branta ruficollis</i> Червеногуша гъска	VU
8	<i>Falco naumanni</i> Белошипа ветрушка	CR	50	<i>Bubo bubo</i> Бухал	VU
9	<i>Falco subbuteo</i> Сокол орко	VU	51	<i>Calandrella brachydactyla</i> Късопръста чучулига	VU
10	<i>Glareola pratincola</i> Кафявокрил огърличник	EN	52	<i>Chlidonias hybridus</i> Белобуза рибарка	VU
11	<i>Larus ridibundus</i> Речна чайка	EN	53	<i>Chlidonias nigra</i> Черна рибарка	CR
12	<i>Locustella fluviatilis</i>	VU	54	<i>Ciconia ciconia</i>	VU

№	Вид	Статус	№	Вид	Статус
	Речен цвъркач			Бял щъркел	
13	<i>Marmaronetta angustirostris</i> Мраморна патица	VU	55	<i>Circus aeruginosus</i> Тръстиков блатар	EN
14	<i>Milvus migrans</i> Черна каня	VU	56	<i>Crex crex</i> Ливаден дърдавец	VU
15	<i>Milvus milvus</i> Червена каня	CR	57	<i>Cygnus cygnus</i> Поеен лебед	EN
16	<i>Netta rufina</i> Червеноклюна потапница	EX	58	<i>Cygnus olor</i> Ням лебед	VU
17	<i>Nycticorax nycticorax</i> Нощна чапла	VU	59	<i>Dryocopus martius</i> Черен кълвач	VU
18	<i>Pandion haliaetus</i> Орел рибар	CR	60	<i>Falco vespertinus</i> Вечерна ветрушка	CR
19	<i>Pelecanus onocrotalus</i> Розов пеликан	EX	61	<i>Ficedula semitorquata</i> Полубеловрата мухоловка	VU
20	<i>Phalacrocorax pygmaeus</i> Малък корморан	EN	62	<i>Glareola nordmanni</i> Чернокрил огърличник	CR
21	<i>Plegadis falcinellus</i> Блестящ ибис	CR	63	<i>Grus grus</i> Сив жерав	EX
22	<i>Sternula albifrons</i> Белочела рибарка	EN	64	<i>Gyps fulvus</i> Белоглав лешояд	EN
23	<i>Pelecanus crispus</i> Къдроглав пеликан	CR	65	<i>Haliaeetus albicilla</i> Морски орел	VU
24	<i>Anas strepera</i> Сива патица	CR	66	<i>Haematopus ostralegus</i> Стридожд	CR
25	<i>Aythya nyroca</i> Белоока потапница	VU	67	<i>Himantopus himantopus</i> Кокилобегач	EN
26	<i>Circus gallicus</i> Орел змияр	VU	68	<i>Lanius nubicus</i> Белочела сврачка	VU
27	<i>Charadrius dubius</i> Речен дъждосвирец	VU	69	<i>Otis tarda</i> Голяма дропла	CR
28	<i>Neophron percnopterus</i> Египетски лешояд	EN	70	<i>Panurus biarmicus</i> Мустакато тръстикарче	EN
29	<i>Recurvirostra avosetta</i> Саблеклюн	EN	71	<i>Picus canus</i> Сив кълвач	EN
30	<i>Tachybaptus ruficollis</i> Малък гмурец	VU	72	<i>Platalea leucorodia</i> Лопатарка	CR
31	<i>Falco cherrug</i> Ловен сокол	CR	73	<i>Podiceps grisegena</i> Червеноврат гмурец	EN
32	<i>Pernis apivorus</i> Осожд	VU	74	<i>Podiceps cristatus</i> Голям гмурец	VU
33	<i>Hippolais icterina</i> Градински присмехулник	VU	75	<i>Podiceps nigricollis</i> Черноврат гмурец	CR

№	Вид	Статус	№	Вид	Статус
34	<i>Phoenicurus phoenicurus</i> Градинска червеноопашка	VU	76	<i>Remiz pendulinus</i> Торбогнезден синигер	VU
35	<i>Porzana parva</i> Средна пъструшка	EN	77	<i>Sterna hirundo</i> Речна рибарка	EN
36	<i>Porzana porzana</i> Голяма пъструшка	EN	78	<i>Tadorna ferruginea</i> Червен ангъч	CR
37	<i>Porzana pusilla intermedia</i> Малка пъструшка	CR	79	<i>Tadorna tadorna</i> Бял ангъч	VU
38	<i>Sylvia borin</i> Градинско коприварче	EN	80	<i>Lanius excubitor</i> Сива сврачка	
39	<i>Accipiter brevipes</i> Късопръст ястреб	VU	81	<i>Melanocorypha calandra</i> Дебелоклюна чучулига	
40	<i>Accipiter nisus</i> Малък ястреб	EN	82	<i>Tetrax tetrax</i> Стрепет	EX
41	<i>Anas querquedula</i> Лятно бърне	VU	83	<i>Tringa ochropus</i> Голям горски водобегач	EN
42	<i>Anser anser</i> Сива гъска	EN	84	<i>Tyto alba</i> Забулена сова	VU

*EX - изчезнал, CR - критично застрашен, EN - застрашен, VU - уязвим

По данни от докладването по чл. 12 на Директива за птиците, в района на плана гнездят следните видове от Приложение 3 на ЗБР: *Accipiter brevipes*, *Acrocephalus arundinaceus*, *Acrocephalus palustris*, *Acrocephalus scirpaceus*, *Actitis hypoleucos*, *Alauda arvensis*, *Anthus campestris*, *Aquila pomarina*, *Ardea cinerea cinerea*, *Asio otus*, *Athene noctua*, *Buteo buteo*, *Caprimulgus europaeus*, *Carduelis carduelis*, *Carduelis chloris*, *Certhia brachydactyla* all others, *Charadrius dubius curonicus*, *Ciconia ciconia ciconia*, *Ciconia nigra*, *Circus aeruginosus*, *Coccothraustes coccothraustes*, *Coracias garrulus*, *Cuculus canorus*, *Delichon urbicum*, *Dendrocopos major* all others, *Dendrocopos medius*, *Dendrocopos minor*, *Dendrocopos syriacus*, *Emberiza hortulana*, *Emberiza melanocephala*, *Erithacus rubecula*, *Falco subbuteo*, *Falco tinnunculus*, *Fringilla coelebs* all others, *Galerida cristata*, *Gallinula chloropus chloropus*, *Hippolais icterina*, *Hirundo daurica*, *Hirundo rustica*, *Lanius collurio*, *Lanius minor*, *Larus michahellis*, *Lullula arborea*, *Luscinia luscinia*, *Luscinia megarhynchos*, *Melanocorypha calandra*, *Miliaria calandra*, *Milvus migrans*, *Motacilla alba*, *Motacilla flava*, *Oenanthe oenanthe*, *Oriolus oriolus*, *Parus caeruleus*, *Parus major*, *Passer montanus*, *Pernis apivorus*, *Phoenicurus ochruros*, *Phylloscopus collybita*, *Picus canus*, *Picus viridis*, *Podiceps cristatus cristatus*, *Remiz pendulinus*, *Saxicola torquatus*, *Sitta europaea*, *Strix aluco*, *Sylvia atricapilla*, *Sylvia borin*, *Sylvia communis*, *Sylvia curruca*, *Sylvia nisoria*, *Tachybaptus ruficollis ruficollis*, *Turdus merula*, *Turdus philomelos*, *Upupa epops*, *Vanellus vanellus*.

2.1.7.3. ЗАЩИТЕНИ ТЕРИТОРИИ И ЗАЩИТЕНИ ЗОНИ

Местоположението на пристанищните терминали спрямо близките защитени територии и защитените зони от екологичната мрежа Натура 2000 може да се види на Приложение 3.

Защитени територии

Територията и акваторията на пристанищни терминали Русе - Запад, Русе - Център, Русе - Изток - 1, Русе - Изток - 2, Тутракан, Силистра, Свищов и обособена зона Русе - Изток не попадат в границите на защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии (ЗЗТ), както и в границите на защитени зони по смисъла на ЗБР.

Защитени зони от мрежата Натура 2000

Територията на фериботен терминал Силистра не попада в границите на защитена територия, но граничи със защитена зона BG0000534 „Остров Чайка“, определена по чл. 6, ал. 1, т. 1 и 2 от ЗБР за опазване на природните местообитания и дивата флора и фауна, обявена със Заповед № РД-401/26.05.2020 г. на министъра на околната среда и водите (обн., ДВ, бр. 55/2020 г.), изм. и доп. със Заповед № РД-1067/07.11.2022 г. на министъра на околната среда и водите (обн., ДВ, бр. 90/2022 г.). Акваторията на терминала попада в границите на зоната.

33 BG0000534 „Остров Чайка“

Защитена зона BG0000534 „Остров Чайка“ по Директива 92/43/ЕИО за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна заема площ от 505.79 ха и попада изцяло в Континенталния биогеографски регион. Защитената зона включва островите Западна, Средна и Източна Чайка. За защитената зона са разработени Специфични и подробни цели за опазване, приети с Протокол No 6/28.04.2022 г. от заседание на НСБР.

Предмет на опазване в защитена зона BG0000534 „Остров Чайка“ според заповедта за обявяване са следните природни местообитания по чл. 6, ал. 1, т. 1 от Закона за биологичното разнообразие (ЗБР) и местообитанията на следните видове по чл. 6, ал. 1, т. 2 от ЗБР:

- 3130 Олиготрофни до мезотрофни стоящи води с растителност от *Littorelletea uniflorae* u/ или *Isoeto-Nanojuncetea*;
- 3150 Естествени еутрофни езера с растителност от типа *Magnopotamion* или *Hydrocharition*;
- 3270 Реки с кални брегове с *Chenopodium rubri* u *Bidention p.p.*;
- 91E0* Алувиални гори с *Alnus glutinosa* u *Fraxinus excelsior* (*Alno-Pandion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*);
- бозайници – Видра (*Lutra lutra*);
- земноводни и влечуги – Червенокоремна бумка (*Bombina bombina*), Добруджански тритон (*Triturus dobrogicus*), Обикновена блатна костенурка (*Emys orbicularis*);
- риби – Карагьоз (Дунавска скумрия) (*Alosa immaculata*), Распер (*Aspius aspius*), Белопера кротушка (*Romanogobio vladkovi*), Европейска горчивка (*Rhodeus amarus*), Сабица (*Pelecus cultratus*), Обикновен щипок (*Cobitis taenia*), Високотел бибан (*Gymnocephalus baloni*), Ивичест бибан (*Gymnocephalus schraetzer*), Малка вретенарка (*Zingel streber*), Голяма вретенарка (*Zingel zingel*).

Територията и акваторията на пристанищен терминал Никопол попадат в защитена зона BG0000396 „Персина“, определена по чл. 6, ал. 1, т. 1 и 2 от ЗБР за опазване на природните местообитания и дивата флора и фауна, обявена със Заповед № РД-339/31.03.2021 г. на министъра на околната среда и водите (обн., ДВ, бр. 54/2021 г.), изм. и доп. със Заповед № РД-103 8/03.11.2022 г. на министъра на околната среда и водите (обн., ДВ, бр. 89/2022 г.) и в защитена зона BG0002074 „Никополско плато“, определена за опазване на дивите птици по чл. 6, ал. 1, т. 3 и 4 от ЗБР, обявена със Заповед № РД-841/17.11.2008 г. на министъра на околната среда и водите (обн., ДВ, бр. 108/2008 г.), изм. и доп. със Заповед № РД-80/28.01.2013 г. на министъра на околната среда и водите (обн., ДВ, бр. 10/2013 г.) и Заповед № РД-1043/ 03.11.2022 г.

33 BG0000396 „Персина“

Защитена зона BG0000396 „Персина“ по Директива 92/43/ЕИО за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна заема площ от 25684,29 ха и попада изцяло в Континенталния биогеографски регион. Защитената зона обхваща незаливни и заливни територии край р. Дунав, както и големи острови като Белене (Персин), Милка, Китка, Голяма Бързина, покрити със заливни гори, заблатени територии и представляващи местообитания на видове с природозащитно значение. За защитената зона са разработени Специфични и подробни цели за

опазване, приети с Протокол No 6/28.04.2022 г. от заседание на НСБР.

Предмет на опазване в защитена зона BG0000396 „Персина“ според заповедта за обявяване са следните природни местообитания по чл. 6, ал. 1, т. 1 от Закона за биологичното разнообразие (ЗБР) и местообитанията на следните видове по чл. 6, ал. 1, т. 2 от ЗБР:

- 1530 * Панонски солени степи и солени блатата;
- 2340 * Панонски вътрешноконтинентални дюни;
- 3130 Олиготрофни до мезотрофни стоящи води с растителност от *Littorelletea uniflorae* и/или *Isoeto-Nanojuncetea*;
- 3140 Твърди олиготрофни до мезотрофни води с бентосни формации от *Chara*;
- 3150 Естествени еутрофни езера с растителност от типа *Magnopotamion* или *Hydrocharition*;
- 3270 Реки с кални брегове с *Chenopodium rubri* и *Bidention* р.р.;
- 40A0 * Субконтинентални пери-панонски храстови съобщества;“.
- 6240 * Субпанонски степни тревни съобщества;
- 6250 * Панонски льосови степни тревни съобщества;
- 6430 Хидрофилни съобщества от високи треви в равнините и в планинския до алпийския пояс;
- 6440 Алувиални ливади от съюза *Cnidion dubii* в речните долини;
- 8210 Хазмофитна растителност по варовикови скални склонове;
- 8310 Неблагоустроени пещери;
- 91E0 * Алувиални гори с *Alnus glutinosa* и *Fraxinus excelsior* (*Alno-Pandion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*);
- 91F0 Крайречни смесени гори от *Quercus robur*, *Ulmus laevis* и *Fraxinus excelsior* или *Fraxinus angustifolia* покрай големи реки (*Ulmion minoris*);
- 91H0 * Панонски гори с *Quercus pubescens*;
- 91Z0 Мизийски гори от сребролистна липа;
- бозайници – Степен пор (*Mustela eversmanii*), Видра (*Lutra lutra*), *Европейски вълк (*Canis lupus*), Лалугер (*Spermophilus citellus*), Дългоух нощник (*Myotis bechsteinii*), Остроух нощник (*Myotis blythii*), Трицветен нощник (*Myotis emarginatus*), Голям подковонос (*Rhinolophus ferrumequinum*), Дългокрил прилеп (*Miniopterus schreibersii*), Широкоух прилеп (*Barbastella barbastellus*);
- земноводни и влечуги – Червенокоремна бумка (*Bombina bombina*), Жълтокоремна бумка (*Bombina variegata*), Добруджански тритон (*Triturus dobrogicus*), Пъстър смок (*Elaphe sauromates*), Обикновена блатна костенурка (*Emys orbicularis*), Шипоопашата костенурка (*Testudo hermanni*), Шипобедрена костенурка (*Testudo graeca*);
- риби – Карагьоз (Дунавска скумрия) (*Alosa immaculata*), Украинска минога (*Eudontomyzon tariae*), Распер (*Aspius aspius*), Сабица (*Pelecus cultratus*), Виюн (*Misgurnus fossilis*), Обикновен щипок (*Cobitis taenia*), Белопера кротушка (*Romanogobio vladykovi*), Балкански щипок (*Sabanejewia aurata*), Голяма вретенарка (*Zingel zingel*), Малка вретенарка (*Zingel streber*), Високотел бибан (*Gymnocephalus baloni*), Ивичест бибан (*Gymnocephalus schraetzer*), Европейска горчивка (*Rhodeus amarus*);
- безгръбначни – Обикновен сечко (*Cerambyx cerdo*), Буков сечко (*Morimus funereus*), Лицена (*Lycaena dispar*), Бръмбар рогач (*Lucanus cervus*), Бисерна мида (*Unio crassus*), Ивичест теодоксус (*Theodoxus transversalis*);
- растения – Четирилистно разковниче (*Marsilea quadrifolia*), Карниолска пушица (*Eleocharis*

carniolica).

BG0002074 „Никополско плато“

Защитена зона BG0002074 „Никополско плато“ обявена по Директива 2009/147/ЕО заема площ от 22246,4 ха и попада изцяло в Континенталния биогеографски регион. Обхваща обширно плато в Средна Дунавска равнина, покрито с широколистни гори, степи, храстови местообитания и обработваеми площи. Налице са и скални и лъсови откоси. По западните граници на зоната протича р. Осъм, а по северните р. Дунав. Зоната е едно от най-важните места за малкия орел, синявицата, орела змияр и полската бърбрия. От европейско значение е популацията на обикновения пчелояд, който гнезди със значителна численост в ЗЗ. За защитената зона са разработени Специфични и подробни цели за опазване, приети с Протокол No 6/28.04.2022 г. от заседание на НСБР. Предмет на опазване в защитена зона „Никополско плато“ са следните видове птици:

- по чл. 6, ал. 1, т. 3 от Закона за биологичното разнообразие: Малък воден бик (*Ixobrychus minutus*), Нощна чапла (*Nycticorax nycticorax*), Малка бяла чапла (*Egretta garzetta*), Голяма бяла чапла (*Egretta alba*), Червена чапла (*Ardea purpurea*), Черен щъркел (*Ciconia nigra*), Бял щъркел (*Ciconia ciconia*), Белоока потапница (*Aythya nyroca*), Осояд (*Pernis apivorus*), Морски орел (*Haliaeetus albicilla*), Орел змияр (*Circus gallicus*), Тръстиков блатар (*Circus aeruginosus*), Полски блатар (*Circus cyaneus*), Ливаден блатар (*Circus pygargus*), Малък креслив орел (*Aquila pomarina*), Малък орел (*Hieraaetus pennatus*), Късопръст ястреб (*Accipiter brevipes*), Белоопашат мишелов (*Buteo rufinus*), Вечерна ветрушка (*Falco vespertinus*), Ливаден дърдавец (*Crex crex*), Кокилобегач (*Himantopus himantopus*), Белобуза рибарка (*Chlidonias hybridus*), Черна рибарка (*Chlidonias niger*), Бухал (*Bubo bubo*), Земеродно рибарче (*Alcedo atthis*), Синявица (*Coracias garrulus*), Сирийски пъстър кълвач (*Dendrocopos syriacus*), Дебелоклюна чучулига (*Melanocorypha calandra*), Късопръста чучулига (*Calandrella brachydactyla*), Горска чучулига (*Lullula arborea*), Полска бърбрия (*Anthus campestris*), Червеногърба сврачка (*Lanius collurio*), Черночела сврачка (*Lanius minor*), Ястребогушокоприварче (*Sylvia nisoria*), Градинска овесарка (*Emberiza hortulana*);
- по чл.6, ал. 1, т. 4 от Закона за биологичното разнообразие: Малък гмурец (*Tachybaptus ruficollis*), Сива чапла (*Ardea cinerea*), Фиш (*Anas penelope*), Зимно бърне (*Anas crecca*), Лятно бърне (*Anas querquedula*), Голям ястреб (*Accipiter gentilis*), Малък ястреб (*Accipiter nisus*), Обикновен мишелов (*Buteo buteo*), Черношипа ветрушка (Керкенец) (*Falco tinnunculus*), Сокол орко (*Falco subbuteo*), Зеленоножка (*Gallinula chloropus*), Лиска (*Fulica atra*), Речен дъждосвирец (*Charadrius dubius*), Голям горски водобегач (*Tringa ochropus*), Късокрил кюкавец (*Actitis hypoleucos*), Белокрила рибарка (*Chlidonias leucopterus*), Пчелояд (*Merops apiaster*).

Акваторията и територията на пристанищен терминал Сомовит не засягат защитени територии и защитени зони, но терминалът е разположен в близост до защитена зона BG0000181 „Река Вит“.

BG0000181 „Река Вит“

Защитена зона BG0000181 Река Вит по Директива 92/43/ЕИО заема площ от 5717.17 ха и попада изцяло в Континенталния биогеографски регион. За защитената зона са разработени Специфични и подробни цели за опазване, приети с Протокол No 6/28.04.2022 г. от заседание на НСБР.

Предмет на опазване в защитена зона BG0000181 Река Вит според заповедта за обявяване са следните природни местообитания по чл. 6, ал. 1, т. 1 от Закона за биологичното разнообразие (ЗБР) и местообитанията на следните видове по чл. 6, ал. 1, т. 2 от ЗБР:

- 1530 * Панонски солени степи и солени блатата;

- 3130 Олиготрофни до мезотрофни стоящи води с растителност от *Littorelletea uniflorae* и/или *Isoeto-Nanojuncetea*;
- 3140 Твърди олиготрофни до мезотрофни води с бентосни формации от *Chara*;
- 3150 Естествени еутрофни езера с растителност от типа *Magnopotamion* или *Hydrocharition*;
- 3260 Равнинни или планински реки с растителност от *Ranunculion fluitantis* и *Callitricho-Batrachion*;
- 3270 Реки с кални брегове с *Chenopodion rubri* и *Bidentation* p.p.;
- 6110 * Отворени калцифилни или базифилни тревни съобщества от *Alyso-Sedion albi*;
- 6210 Полуестествени сухи тревни и храстови съобщества върху варовик (*Festuco-Brometalia*) (*важни местообитания на орхидеи);
- 6240 * Субпанонски степни тревни съобщества;
- 6250 * Панонски льосови степни тревни съобщества;
- 6430 Хидрофилни съобщества от високи треви в равнините и в планинския до алпийския пояс;
- 8210 Хазмофитна растителност по варовикови скални склонове;
- 91E0 * Алувиални гори с *Alnus glutinosa* и *Fraxinus excelsior* (*Alno-Pandion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*);
- 91F0 Крайречни смесени гори от *Quercus robur*, *Ulmus laevis* и *Fraxinus excelsior* или *Fraxinus angustifolia* покрай големи реки (*Ulmion minoris*);
- 91H0 * Панонски гори с *Quercus pubescens*;
- 91I0 * Евро-сибирски степни гори с *Quercus* spp.;
- 91Z0 Мизийски гори от сребролистна липа;
- бозайници – Пъстър пор (*Vormela peregusna*), Степен пор (*Mustela eversmanii*), Видра (*Lutra lutra*), Лалугер (*Spermophilus citellus*), Добруджански (среден) хомяк (*Mesocricetus newtoni*), Голям нощник (*Myotis myotis*), Остроух нощник (*Myotis blythii*), Дългоух нощник (*Myotis bechsteinii*), Голям подковонос (*Rhinolophus ferrumequinum*), Малък подковонос (*Rhinolophus hipposideros*), Южен подковонос (*Rhinolophus euryale*), Дългокрил прилеп (*Miniopterus schreibersii*), Широкоух прилеп (*Barbastella barbastellus*);
- земноводни и влечуги – Червенокоремна бумка (*Bombina bombina*), Жълтокоремна бумка (*Bombina variegata*), Голям гребенест тритон (*Triturus karelinii*), Добруджански тритон (*Triturus dobrogicus*), Пъстър смок (*Elaphe sauromates*), Обикновена блатна костенурка (*Emys orbicularis*), Шипоопашата костенурка (*Testudo hermanni*), Шипобедрена костенурка (*Testudo graeca*);
- риби – Вижун (*Misgurnus fossilis*), Сабица (*Pelecus cultratus*), Распер (*Aspius aspius*), Европейска горчивка (*Rhodeus amarus*), Белопера кротушка (*Romanogobio vladkovii*), Балканска кротушка (*Romanogobio kessleri*), Черна (балканска) мряна (*Barbus meridionalis*), Обикновен щипок (*Cobitis taenia*), Голям щипок (*Cobitis elongata*), Балкански щипок (*Sabanejewia aurata*), Ивичест бибан (*Gymnocephalus schraetzer*), Високотел бибан (*Gymnocephalus baloni*), Голяма вретенарка (*Zingel zingel*), Малка вретенарка (*Zingel streber*);
- безгръбначни – Бръмбар рогач (*Lucanus cervus*), Обикновен сечко (*Cerambyx cerdo*), Буков сечко (*Morimus funereus*), Бисерна мида (*Unio crassus*), Ивичест теодоксус (*Theodoxus transversalis*).

Част от ПИ с идентификатор 51723.500.1348 и част от ПИ с идентификатор 51723.500.1347 по КKKP на град Никопол, община Никопол, област Плевен, представляващи пристанищен терминал Никопол, попадат частично в границите на Природен парк (ПП) „Персина“, обявен със Заповед № РД-684/04.12.2000 г. на министъра на околната среда и водите (обн., ДВ, бр. 105/2000 г.), изменена със Заповед № РД-771/24.09.2020 г. на министъра на околната среда и водите (обн., ДВ, бр. 12/10.02.2020 г.). Съгласно Плана за управление на ПП „Персина“, приет с Решение № 287/11.04.2012 г. на Министерския съвет (обн., ДВ, бр. 31/2012 г.) и Решение № 77/11.02.2016 г. на Министерския съвет, тези територии попадат в зона III „Зона за устойчиво ползване“.

ПП "Персина"

Цели на обявяване:

- Опазване, възстановяване и поддържане на разнообразието на местните екосистеми и ландшафти, местните видове дивни растения и животни, както и на местните сортове и породи.
- Възстановяване на заливни гори и влажни зони в Свищовско-Беленската низина и съседни дунавски острови.

Режим на дейности:

- Забраняват се дейности, свързани със или водещи до отводняване или нарушаване на водния режим на съществуващите влажни зони;
- Забранява се превръщане на ливадите и пасищата от държавния и общинския поземлен фонд в обработваеми земи;
- Забранява се намаляване на залесената площ в горския фонд;
- Забранява се намаляване на горския фонд чрез смяна на предназначението на земята;
- Забранява се намаляване на площта на естествените гори, собственост на държавата и общините;
- Забранява се извеждането на сечи в гнездовите колонии на защитени видове птици, както и на безопасно разстояние от тези колонии, определено от държавното лесничество и парковата дирекция през размножителния период на птиците -март-юли (вкл.);
- Забранява се регулиране числеността на дивеча по островите в периода март-юли включително.

ПП Персина, заедно с ПР Персински блатата и 33 Комплекс Беленски острови попада в границите на Рамсарско място Комплекс Беленски острови. Заедно с Рамсарско място Сухая (№ 2066) в Румъния, Рамсарско място Комплекс Беленски острови е част от трансграничното Рамсарско място „Комплекс острови Сухая – Белене“, създадено през април 2013 г.

2.1.8. МАТЕРИАЛНИ АКТИВИ

Материалните активи се разглеждат в аспекта на предвижданията на плана по отношение на засегнатите пристанищни терминали.

Детайлна информация за състоянието понастоящем, както и предвижданията на плана по отношение на материалните активи е разгледана в детайли в т. 1 по-горе от настоящата оценка, където също така се дава информация и за предвижданията на плана.

2.1.9. ЗДРАВНО-ХИГИЕННИ АСПЕКТИ НА ОКОЛНАТА СРЕДА

2.1.9.1. ДЕМОГРАФСКА ХАРАКТЕРИСТИКА

Пристанищните терминали в обхвата на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе, са разположени на територията на община Русе (ПТ „Русе – Запад“, ПТ „Русе – Център“, ПТ „Русе – Изток - 2“, ПТ „Русе – Изток - 1“), община Тутракан (ПТ „Тутракан“), община Силистра (ФТ „Силистра“ и ПТ „Силистра“), община Гулянци (ПТ „Сомовит“), община Никопол (ПТ „Никопол“) и община Свищов (ПТ „Свищов“).

По последно публикувани данни на НСИ, към 31 декември 2023 г. населението на България е 6 445 481 души, като в сравнение с предходната година е намаляло с 43 809 души (отрицателен прираст от -6,8‰).

За община Русе, област Русе, в чиито административни граници са ПТ „Русе – Запад“, ПТ „Русе – Център“, ПТ „Русе – Изток - 2“, ПТ „Русе – Изток - 1“, към 31.12.2023г. броят на населението е 138 084 души, което е 2,1% от населението на страната и 73,5% от населението на областта. Спрямо 2022г. населението на областта е намаляло с 2027 души, което представлява отрицателен прираст от -10,7‰.

За община Силистра, област Силистра, в чиито административни граници е ФТ „Силистра“ и ПТ „Силистра“ към 31.12.2023г. броят на населението е 40 146 души, което е 6,23% от населението на страната и 42,38% от населението на областта. На територията на същата област попада и община Тутракан, в чиито административни граници е разположен ПТ „Тутракан“. За община Тутракан към 31.12.2023г. броят на населението е 11 726 души, което е 0,18% от населението на страната и 12,38% от населението на областта. Спрямо 2022г. населението на област Силистра е намаляло с 961 души, което представлява отрицателен прираст от -10,1‰.

Населението към 31.12.2023г. на община Гулянци, област Плевен, на чиято територия е разположен ПТ „Сомовит“, е 8 961 души, което е 0,14% от населението на страната и 4,11% от населението на областта. На територията на същата област попада и община Никопол, в чиито административни граници е разположен ПТ „Никопол“. За община Никопол към 31.12.2023г. броят на населението е 6 548 души, което е 0,10% от населението на страната и 3,00% от населението на областта. Спрямо 2022г. населението на област Плевен е намаляло с 2441 души, което представлява отрицателен прираст от -11,1‰.

За община Свищов, област Велико Търново, в чиито административни граници е разположен ПТ „Свищов“, към 31.12.2023г. броят на населението е 26 236 души, което е 0,41% от населението на страната и 12,97% от населението на областта. Спрямо 2022г. населението на областта е намаляло с 2094 души, което представлява отрицателен прираст от -10,3‰.

Сред многото комплексни причини за намаляване на населението в страната, на първо място протичането на процесите на раждаемост и смъртност, формиращи неговия естествен прираст. В **Таблица 35** са дадени данни от НСИ за 2023г. за естествения и механичния прираст на населението за разглежданите региони.

Таблица 35. Данни област Русе, област Силистра, област Плевен и област Велико Търново за 2023г. за естествения и механичния прираст на населението за разглежданите райони

Област/Община/Населено място	Живородени	Умрели	Естествен прираст			Заселени			Изселени			Механичен прираст		
	Общо	Общо	Общо	Мъже	Жени	Общо	Мъже	Жени	Общо	Мъже	Жени	Общо	Мъже	Жени
Област Русе	1379	3406	-2027	-1011	-1016	3454	1709	1745	3220	1532	1688	234	177	57

Област/Община/Населено място	Живородени	Умрели	Естествен прираст			Заселени			Изселени			Механичен прираст		
	Общо	Общо	Общо	Мъже	Жени	Общо	Мъже	Жени	Общо	Мъже	Жени	Общо	Мъже	Жени
Община Русе	995	2162	-1167	-564	-603	2257	1119	1138	2232	1058	1174	25	61	-36
Област Силистра	776	1737	-961	-534	-427	1894	867	1027	1808	842	966	86	25	61
Община Силистра	226	749	-523	-288	-235	746	366	380	763	384	379	-17	-18	61
Община Тутракан	106	250	-144	-85	-59	227	108	119	215	108	107	12	0	12
Област Плевен	1809	4250	-2441	-1360	-1081	4706	2228	2478	4730	2280	2450	-24	-52	28
Община Гулянци	63	265	-202	-115	-87	193	90	103	170	79	91	23	11	12
Община Никопол	50	195	-145	-70	-75	172	95	77	184	85	99	-12	10	-22
Област Велико Търново	1587	3681	-2094	-1101	-993	4954	2314	2640	4661	2241	2420	293	73	220
Община Свищов	184	578	-394	-217	-177	445	217	228	539	238	301	-94	-21	-73
Общо за страната	57197	101006	-43809	-23042	-20767	164649	81143	83500	123062	59906	63157	41580	21237	20343

Източник: НСИ

По отношение на демографските показатели, устойчивата тенденция на намаляване на раждаемостта и естествения прираст, и външните и вътрешни миграционни процеси през последните две десетилетия водят до застаряване на населението и до промени в неговата основна възрастова структура - под, във и над трудоспособна възраст. Тенденцията на застаряване на населението се изразява главно в нарастване на дяла на възрастовото население.

Процесите на застаряване на населението са по-силно изразени от средните данни за страна в повече от половината области, сред които е и области Русе, Силистра, Плевен и Велико Търново. В **Таблица 36** са представени сравнителните данни във възрастовото разпределение на населението в страната, области Русе, Силистра, Плевен и Велико Търново, и общини Русе, Силистра, Тутракан, Гулянци и Свищов през 2023 г.

Таблица 36. Възрастова структура на населението през 2023 г. в разглежданите райони

Население		Брой жители	Под работосп. възраст	В работосп. възраст	Над работосп. възраст
Страната	Брой %	6445481	977417	3769424	1698640
			15,2%	58,5%	26,3%

Население		Брой жители	Под работосп. възраст	В работосп. възраст	Над работосп. възраст
Област Русе	Брой %	187830	25022	107125	55683
			13,3%	57,0%	29,7%
Община Русе	Брой %	138084	19013	80884	38187
			13,8%	58,6%	27,6%
Област Силистра	Брой %	94739	13241	52422	29076
			14,0%	55,3%	30,7%
Община Силистра	Брой %	40146	4813	21906	13427
			12,0%	54,6%	33,4%
Община Тутракан	Брой %	11726	1465	6264	3997
			12,5%	53,4%	34,1%
Област Плевен	Брой %	217881	30980	119289	67612
			14,2%	54,8%	31,0%
Община Гулянци	Брой %	8961	975	4298	3688
			10,9%	48,0%	41,1%
Община Никопол	Брой %	6548	692	3113	2743
			10,57%	47,54%	41,89%
Област Велико Търново	Брой %	202232	27338	113810	61084
			13,5%	56,3%	30,2%
Община Свищов	Брой %	26236	3038	14150	9048
			11,6%	54,0%	34,4%

Източник: НСИ

Данните за възрастова структура на населението от четирите области и шестте общини следват тенденцията на средните данни за страната за „под“, „в“ и „над“ работоспособна възраст.

Към 31.12.2023 г. общият коефициент на възрастова зависимост в България е 61.0%, или на всяко лице в зависимите възрасти (под 15 и над 65 години) се падат по-малко от две лица в активна възраст. Възпроизводството на трудоспособното население се характеризира чрез коефициента на демографско заместване, който показва съотношението между броя на влизащите в трудоспособна възраст (15 - 19 години) и броя на излизащите от трудоспособна възраст (60 - 64 години). Към 31.12.2023 г. това съотношение е 69. Област Силистра е сред областите, в които този показател е най-нисък, а именно - 100 лица, излизащи от трудоспособна възраст, се заместват от 53 лица, влизащи в трудоспособна възраст.

2.1.9.2. ЗДРАВЕОПАЗВАНЕ

Здравословното състояние и здравният статус на населението е интегрален показател за социално-икономическото развитие на страната, качеството на живота на населението и качеството на развитие на човешкия капитал.

Нивото на риска от бедност на ниско териториално ниво - области и общини е основен инструмент в страната и ЕС за мониторинг на социалния статус на населението. По данни на Министерство на труда и социалната политика, през 2025 г. определената линия на бедност общо за България е 7656 лв. годишен, или 638 лв. средно месечен доход на лице от домакинство, което е повишение с 21,3% в сравнение с 2024 г.

По последни публикувани данни за 2023г. на НСИ, линията на бедност общо за страната е 7655 лв. При този размер на показателя под прага на бедност са били над 1,3 милиона българи, или 20,6% от населението на страната. За същата година за области Русе, Силистра, Плевен и Велико Търново

линията на бедност е съответно 7755 лева, 6024 лева, 6254 лева и 6188 лева годишен доход, като в бедност живее съответно 20,3%, 15,5%, 16,5% и 14,7% от населението в областите, което е около и под средното за страната.

Икономическото развитие е в основата на благосъстоянието на населението. Най-често то се оценява по Брутният вътрешен продукт (БВП) (общата стойност на стоките и услугите произведена на дадена територия за определен период). Разликите в БВП между отделните региони и области в страната са значителни, което се отнася и за области Русе, Силистра, Плевен и Велико Търново. По последни данни на НСИ за 2023 г., БВП на човек от населението при средни данни за страната 28 733 лв., в област Русе е 21 678 лв., в област Силистра – 13 114 лв. и в област Велико Търново - 20 187 лв. на човек, при средни данни за Северен централен район 19 729 лв., а в област Плевен – 17 703 лв. на човек при средни данни за Северозападен район 19 117 лв.

Състоянието на здравето в голяма степен предопределя възможностите за социална и трудова активност, като стратегическа цел на националната здравна политика е подобряване на здравето на населението.

Едновременно въздействие на значителен брой фактори като пол, възраст, образование, трудова заетост и условия на труд, местоживее, здравна култура, здравни традиции и нагласи, състояние на здравната система и степен на развитие на условия за равен достъп до здравни услуги за всички, социално-икономическо развитие и доходи, определя характера на общия здравен статус на населението, здравното поведение и възпроизвеждането на неравенства за различни социални групи по отношение на достъпа до здравеопазване и здравни грижи.

Нарастващата заболяемост на населението се определя в най-голяма степен от заболявания, които се дължат на демографски фактори, свързани със стареенето на населението, нездравословно хранене, тютюнопушене, употреба на алкохол, нерационален и нехигиеничен живот, намалена двигателна активност и спортване, живот в стрес и др. Тези и много други фактори, определят особено важното и отговорно място на здравеопазването в разглежданите райони.

Към 31.12.2023г. по данни на НСИ болничната помощ в област Русе се осигурява от 9 болнични заведения, като в областта един лекар обслужва 224 души, а един дентален медик 968 души. За област Силистра болничната помощ се осигурява 3 болнични заведения, като един лекар обслужва 317 души, а един дентален медик – 1579 души. В област Плевен болничната помощ се осигурява съответно от 13 болнични заведения, като един лекар обслужва съответно 130 души, а един дентален медик 1388 души. Същият брой болнични заведения е и в област Велико Търново, като един лекар обслужва 287 души, а един дентален медик - 972 души. За сравнение средните данни за страната са съответно 215 и 847 души от население се обслужват от съответните специалисти.

2.1.9.3. РИСКОВИ ФАКТОРИ, ВЛИЯЕЩИ ВЪРХУ ЗДРАВЕТО НА НАСЕЛЕНИЕТО

Част от основните причини за влошеното здраве на населението е средата и качеството на живот. Сериозен проблем остават емисиите от фините прахови частици и отчасти на някои други атмосферни замърсители. Въздействието на високите концентрации на прах върху здравето е повишената заболяемост от сърдечно-съдови заболявания, заболявания на дихателната система, особено при децата. Тенденцията към увеличаване съдържанието на азотен двуокис в атмосферния въздух на големите населени места се задълбочава с нарастване броя на личните МПС. Повишените концентрации на азотен двуокис увеличават заболяванията на горни и долни дихателни пътища при децата, задълбочава и усложнява се симптоматиката и заболяемостта на хронично болните хора.

Други рискови фактори на жизнената среда, влияещи върху здравето на населението, са шумът в околната среда и нейонизиращите лъчения.

Област Русе

По данните от отчета на РЗИ – Русе за 2023г. за периода от 2019 до 2023 г. за област Русе с най-висок дял са „Болестите на органите на кръвообращението“, следвани от Болести на дихателната система“, „Болести на ендокринната система, разстройства на храненето и на обмяната на веществата“ и „Болести на пикочо-половата система“. В структурата на заболяемостта по причини се установява, че водещи са „Болести на дихателната система“, следвани от „Болести на органите на кръвообращението“ и „Болести на пикочо-половата система“ .

В **Таблица 37** и **Таблица 38** са представени данни на РЗИ-Русе за структурата на регистрираната болестност и заболяемост на населението по класове болести в област Русе за периода 2019 - 2023 г.

Таблица 37. Структура на регистрираната болестност на населението по класове болести в област Русе за периода 2019 - 2023 г.

Класове болести по МКБ10	2019 г.		2020 г.		2021 г.		2022 г.		2023 г.	
	на 1000 души	отн. дял	на 1000 души	отн. дял	на 1000 души	отн. дял	на 1000 души	отн. дял	на 1000 души	отн. дял
Инфекциозни и паразитни болести	87.81	2.94	103.82	3.64	99.46	3.29	113.47	3.29	180.19	4.28
Новообразувания	47.95	1.61	40.91	1.43	43.7	1.44	46.97	1.36	65.53	1.56
Болести на кръвта и кръвотв.органи	19.8	0.66	18.28	0.64	17.37	0.57	31.16	0.90	27.04	0.64
Болестити на ендокр. система	190.04	6.37	179.58	6.3	181.45	6.01	233.97	6.78	326.81	7.76
Психични и поведенчески разстройства	48.13	1.61	58.8	2.06	54.76	1.81	71.56	2.07	95.30	2.26
Болести на нервната с-ма	130.79	4.38	118.91	4.17	116.25	3.85	133.20	3.86	152.97	3.63
Болести на окото и придатъците му	171.74	5.76	164.78	5.78	164.58	5.45	197.63	5.73	213.43	5.06
Болести на ухото и мастоидния израстък	84.77	2.84	76.14	2.67	77.95	2.58	94.47	2.74	101.05	2.40
Болести на органите на кръвообращението	712.55	23.88	674.92	23.67	631.32	20.91	672.24	19.48	1063.12	25.23
Болести на дихателната система	506.78	16.98	421.47	14.78	458.44	15.18	598.08	17.33	675.29	16.02
Болести на храносмил. система	137.58	4.61	129	4.52	130.46	4.32	152.73	4.43	178.34	4.23
Болести на кожата и подкожната тъкан	115.64	3.87	109.39	3.84	120.22	3.98	124.99	3.62	134.42	3.19
Болести на костно-мускулната с-ма	301.17	10.09	301.05	10.56	307.04	10.17	370.20	10.73	423.67	10.05
Болести на пикочо-половата с-ма	218.82	7.33	204.13	7.16	216.7	7.17	246.60	7.14	300.48	7.13
Бременност, раждане и послеродов период	17.83	0.6	22.34	0.78	18.51	0.61	18.32	0.53	23.89	0.57
Някои състояния, възникващи през перинаталния период	1.95	0.07	1.51	0.05	1.33	0.04	1.33	0.04	1.31	0.03
Вродени аномалии	6.62	0.22	5.68	0.2	5.29	0.17	6.06	0.18	6.93	0.16
Симпт.,пр. и откл. от нормата, открити при кл. и лаб. изсл	66.98	2.24	59.53	2.09	64.56	2.13	81.08	2.35	93.57	2.22

Класове болести по МКБ10	2019 г.		2020 г.		2021 г.		2022 г.		2023 г.	
	на 1000 души	отн. дял	на 1000 души	отн. дял	на 1000 души	отн. дял	на 1000 души	отн. дял	на 1000 души	отн. дял
Травми и отравяния	117.24	3.93	102.75	3.6	106.52	3.52	128.94	3.74	136.05	3.23
Кодове за специални цели	X	X	58.83	2.06	202.25	6.80	128.36	3.72	14.66	0.35
ВСИЧКО:	2984.19	100	2851.82	100	3018.16	100	3451.40	100.00	4214.07	100.00

Таблица 38. Структура на регистрираната заболяемост на населението по класове болести в област Русе за периода 2019 - 2023 г.

Класове болести по МКБ10	2019 г.		2020 г.		2021 г.		2022 г.		2023 г.	
	на 1000 души	отн. дял	на 1000 души	отн. дял	на 1000 души	отн. дял	на 1000 души	отн. дял	на 1000 души	отн. дял
Инфекциозни болести и паразитози	49.69	4.77	54.85	5.92	62.14	5.72	72.47	5.67	93.16	6.73
Новообразувания	17.22	1.65	15.24	1.64	15.43	1.42	16.69	1.31	22.12	1.60
Болести на кръвта и кръвотворните органи	5.59	0.54	6.41	0.69	4.28	0.39	7.62	0.60	6.56	0.47
Б-ти на ендокринната система	30.9	2.97	29.74	3.21	28.73	2.65	46.66	3.65	60.79	4.39
Психични разстройства поведенчески разстройства	8.92	0.86	11.21	1.21	10.71	0.99	17.02	1.33	20.98	1.52
Болести на нервната система	36.05	3.46	34.88	3.76	32.13	2.96	36.59	2.86	36.64	2.65
Болести на окото и придатъците му	42.69	4.1	36.2	3.91	37.21	3.43	44.12	3.45	57.67	4.17
Болести на ухото и мастоидния израстък	42.68	4.1	39.3	4.24	38.63	3.56	49.21	3.85	44.53	3.22
Болести на органите на кръвообращението	106.2	10.2	97.4	10.51	83.95	7.73	88.92	6.95	156.87	11.34
Болести на дихателната система	293.51	28.2	218.94	23.62	254.04	23.39	372.12	29.10	401.02	28.98
Болести на храносмилателната с-ма	64.38	6.19	52.74	5.69	58.33	5.37	64.33	5.03	69.52	5.02
Болести на кожата и подкожната тъкан	68.34	6.57	62.11	6.7	63.26	5.82	62.05	4.85	64.73	4.68
Болести на костно-мускулната с-ма	82.43	7.92	74.09	7.99	74.19	6.83	93.73	7.33	93.56	6.76
Болести на пикочо-половата с-ма	83.94	8.07	74.67	8.06	89.23	8.22	105.00	8.21	122.47	8.85
Бременност, раждане и послеродов период	4.22	0.41	5.11	0.55	4.93	0.45	5.18	0.41	4.41	0.32

Класове болести по МКБ10	2019 г.		2020 г.		2021 г.		2022 г.		2023 г.	
	на 1000 души	отн. дял	на 1000 души	отн. дял	на 1000 души	отн. дял	на 1000 души	отн. дял	на 1000 души	отн. дял
Някои състояния, възникнали през перинаталния период	0.55	0.05	0.39	0.04	0.33	0.03	0.42	0.03	0.65	0.05
Вродени аномалии	1.43	0.14	1.14	0.12	1.32	0.12	1.48	0.12	1.78	0.13
Симпт.,пр. и откл. от нормата, открити при кл. и лаб. изсл.	43.85	4.21	36.25	3.91	35.36	3.26	46.71	3.65	52.68	3.81
Травми и отравяния	58.16	5.59	50.1	5.41	50.8	4.68	64.51	5.04	66.18	4.78
Кодове за специални цели	X	X	26.05	2.82	141.18	12.98	84.00	6.57	7.55	0.55
ВСИЧКО:	1040.75	100	926.81	100	1086.18	100	1278.84	100.00	1383.88	100.00

В бюлетините за състоянието на околната среда в Република България за нивата на основните показатели за качество на атмосферния въздух по тримесечия на 2023 година на ИАОС, за област Русе са публикувани данни от пункт „Русе - Възраждане“, за показателите: серен диоксид, азотен диоксид, фини прахови частици (ФПЧ10), фини прахови частици (ФПЧ2.5), озон, въглероден оксид и бензин. Съгласно анализа на качеството на атмосферния въздух и здравния статус на населението на град Русе за 2023 година, предоставен от РЗИ-Русе, основен замърсител на атмосферния въздух на гр. Русе остават фините прахови частици, (ФПЧ10), което създава реален риск от завишаване на белодробната заболяемост.

По отношение на шумовото натоварване РЗИ - Русе извършва измервания и изчисления на шума, съгласно утвърдена Програма за мониторинг на шума в урбанизираната територия на град Русе, като общият брой на пунктовете е 30 - 10 пункта, в които се измерват нивата на проникващ шум и 4 функционални зони. Най-близкият пункт за измерване на шум до пристанищните терминали, разположени на територията на община Русе (ПТ „Русе – Запад“, ПТ „Русе – Център“, ПТ „Русе – Изток - 2“, ПТ „Русе – Изток - 1“), е пункта в гр. Русе, ул. Тутракан 23. Съгласно обобщените данни, предоставени от РЗИ за 2022г. и 2023г., измерената стойност на еквивалентното ниво на шума в този пункт е под нормата от 70 dB (A).

Контролът на нейонизиращите лъчения, като фактор на жизнената среда и на обектите, източници на нейонизиращи лъчения, се осъществява чрез извършване на мониторинг от страна на РЗИ-Русе. В регистъра на обектите с обществено предназначение на РЗИ – Русе са регистрирани 237 станции на мобилни оператори, 152 от които са разположени на територията на община Русе. Съгласно доклада на РЗИ през 2023 година е извършен мониторинг на обекти, разположени по посока на излъчване на източниците на нейонизиращи лъчения в границите на хигиенно - защитната зона, вкл. в един пункт, разположен в промишления район на гр. Русе. Пунктът е в близост до пристанищните терминали на територията на града, където не се констатира превишение на пределно допустимото ниво.

В близост до пристанищните терминали няма обекти, подлежащи на здравна защита. Най-близкият такъв обект е на разстояние 60 m от пристанищен терминал Русе – Център.

По отношение риска за околната среда и човешкото здраве от значение и предпоставки от възникване на големи аварии с опасни вещества по смисъла на Приложение 5 към ЗООС. Съгласно Електронната база данни (публичен регистър) на предприятията с нисък и висок рисков потенциал, попадащи в обхвата на глава седма, раздел първи от Закона за опазване на околната среда, на територията на община Русе, са налични предприятия, класифицирани с нисък или висок рисков потенциал, представени в **Таблица 39**.

Таблица 39. Налични предприятия, класифицирани с нисък или висок рисков потенциал на територията на община Русе

No	Обект	Потенциал	Най-близък обект	Отстояние/м
1	Оргахим АД, Оргахим Резинс АД	висок	Пристанищен терминал Русе - Запад	860
2	Сафик-Алкан България ЕАД	нисък	Обособена зона Русе - Изток	1600
3	Складово стопанство за съхранение на пропан-бутан, "ТОПЛИВО ГАЗ" ЕООД -	висок	Обособена зона Русе - Изток	1550
4	Складовото стопанство за дизелово гориво и втечен газ пропан бутан, "Петър Караминчев" АД	висок	Обособена зона Русе - Изток	700
5	Складова база за метанол, Инакем Солюшънс	нисък	Обособена зона Русе - Изток	1050
6	Топлофикация - Русе ЕАД	нисък	Обособена зона Русе -	500

No	Обект	Потенциал	Най-близък обект	Отстояние/м
			Изток	
7	Русе Кемикълс АД	нисък	Обособена зона Русе - Изток	670
8	ОЙРОЛОГ ЕООД - ОЙРОШПЕД АД	висок	Обособена зона Русе - Изток	525
9	Депо за светли нефтопродукти Сакса	висок	Пристанищен терминал Русе – Изток - 1	1215
10	База за съхранение на петролни продукти „Булмаркет ДМ"	нисък	Пристанищен терминал Русе - Изток - 1	4400
11	Резервоарно стопанство с авторазтоварище „Еф Ди Комерс" ЕООД	висок	Пристанищен терминал Русе - Изток - 1	4550
12	ИНСА ПОРТ ЕООД	нисък	Пристанищен терминал Русе - Изток - 1	4470
13	Фибран – България АД	нисък	Пристанищен терминал Русе - Изток - 1	4780
14	Оберъостерайхише Биодизел България ЕООД	нисък	Пристанищен терминал Русе - Изток - 1	5500
15	Пласментно снабдителска база Русе, Лукойл	висок	Пристанищен терминал Русе - Изток - 1	5670
16	Петролен Терминал Ромпетрол България	нисък	Пристанищен терминал Русе - Изток - 1	5800
17	Петролна база Мартен, ДМВ	нисък	Пристанищен терминал Русе - Изток - 1	6400

Пристанищните терминали не засягат СОЗ, учредени съгласно Наредба №3/2000г.

Област Силистра

В Годишния отчет за дейността през 2023г., предоставен от РЗИ-Силистра, са представени данни за заболяемостта на населението на Област Силистра за 2022г. Водещо място заемат болестите на органите на кръвообращението - 34%, на второ място са болестите на дихателната система - 15,5%, следвани от клас VI Болести на ендокринната система - 9%, а болестите на пикочо-половата система - 5%. Сред децата до 17 годишна възраст водещо място заемат болестите на дихателната система – 51.81%, следвани от някои инфекциозни и паразитни болести – 19.46%.

По данни от доклада за качеството на атмосферния въздух и влиянието му върху здравето на населението в град Силистра през 2023 година, на територията на област Силистра има един пункт за мониторинг на качеството на атмосферния въздух - гр. Силистра на ул. „Христо Смирненски“ № 2, ет. 6 (на покрива на т.н. Профсъюзен дом), за контрол качеството на атмосферния въздух по показатели: фини прахови частици до 10μ (ФПЧ10), серен диоксид (SO₂), азотни оксиди (NO₂/NO) и озон ОЗ. Съгласно изводите от доклада, замърсяването на атмосферния въздух в гр. Силистра с вредни емисии от серен диоксид, азотен диоксид и фини прахови частици до 10μ се дължи основно на отпадъчни газове от отоплителни уреди в бита през отоплителния сезон, като емисиите са повишени през най- студентите месеци на годината. От направения от РЗИ анализ на здравното състояние на населението в град Силистра за 2023г. по групи болести от клас X „Болести на дихателната система“ на МКБ-10, заболяемостта от този клас преобладава във възрастовата група до 17 години. Отчетените случаи от Клас X „Болести на дихателната система“ с първичен преглед от общопрактикуващите лекари или лекари-специалисти за 2021г., 2022г. и 2023г. за гр. Силистра и направените изчисления на 1 000 души са представени в **Таблица 40**.

**Таблица 40. Заболеваемостта за гр. Силистра през 2021г., 2022г. и 2023г. (на 1 000 души) -
Група болести от клас X „Болести на дихателната система“**

Група болести от клас X „Болести на дихателната система“	2021г.		2022г.		2023г.	
	0-	18+	0-	18	0-	18
J00-J06 - Остри инфекции на горните дихателни пътища	511	52	378	52	688	47
J10-J18 - Грип и пневмония	95	140	63	87	82	66
J20-J22 - Други остри респираторни инфекции на долните дихателни пътища	209	86	163	64	234	63
J30-J39 - Други болести на горните дихателни пътища	30	9	47	14	41	6
J40-J47 - Хронични болести на долните дихателни	47	64	41	47	45	44
J60-J70 - Болести на белия дроб, причинени от външни	0	0	0	0	0	0

В обхвата на РЗИ-Силистра попада и община Тутракан, на чиято територия няма разположен пункт за мониторинг на атмосферния въздух, което предполага, че на територията на тази община няма предпоставки за среда с неблагоприятен здравен ефект.

По отношение на шумовото натоварване РЗИ - Силистра извършва измервания и изчисления на шума в град Силистра, като общият брой на пунктовете е 15. В близост до ФТ „Силистра“ и ПТ „Силистра“ - община Силистра и ПТ „Тутракан“ - община Тутракан, няма изградени пунктове за мониторинг на шума, което предполага липсата на източници в които да бъдат измервани и следени стойност на еквивалентното ниво на шума.

В Регистъра на обектите с обществено предназначение на РЗИ-Силистра към началото на 2023г. източниците на нейонизиращи лъчения за област Силистра са 137 броя, 48 от които са разположени на територията на община Силистра и 21 – на територията на община Тутракан. Съгласно доклада на РЗИ през 2023 година не е извършен мониторинг в пунктове, разположени в близост до пристанищните терминали, което предполага липсата на източници на нейонизиращи лъчения, които да представляват здравен риск за населението, живеещо в близост до тях.

Най-близко разположените обекти, подлежащи на здравна защита, в близост до пристанищните терминали, са съответно на 15 m от пристанищен терминал Тутракан, и на 35 m от пристанищен терминал Силистра.

По отношение риска за околната среда и човешкото здраве от значение и предпоставки от възникване на големи аварии с опасни вещества по смисъла на Приложение 5 към ЗООС. Съгласно Електронната база данни (публичен регистър) на предприятията с нисък и висок рисков потенциал, попадащи в обхвата на глава седма, раздел първи от Закона за опазване на околната среда, на територията на община Силистра, е налично едно предприятие, класифицирано с висок рисков потенциал - Завод за производство на зелен водород – „ИНДУСТРИАЛНА ЗОНА – СИЛИСТРА“, отстоящо на 770 m от ФТ „Силистра“. На територията на община Тутракан няма предприятия и/или съоръжения, регистрирани като такива с нисък или висок рисков потенциал.

Съгласно писмо на БДДР изх.№ПУ-01-16(9)/10.10.2024г., части от имотите на пристанищен терминал Силистра, в които се разположени пристанищната и техническата инфраструктура на пристанище за обществен транспорт Русе, попадат в трети пояс на СОЗ, учредена със Заповед № СОЗ-220/21.04.2009 г. на Директора на БДДР, определена по реда на Наредба №3/2000 г.

Област Плевен

Качеството на атмосферния въздух в област Плевен се следи от автоматична станция, която се намира в град Плевен ул. „Патриарх Евтимий“ № 3 (в двора на НУ „Патриарх Евтимий“). Автоматичната станция измерва основните показатели, характеризиращи качеството на атмосферния въздух, съгласно чл. 4, ал. 1 от Закона за чистотата на атмосферния въздух, в това число: фини прахови частици с размер до 10 микрона (ФПЧ10), серен диоксид (SO₂), азотни оксиди (NO, NO₂), въглероден оксид (CO), бензен (бензол) (C₆H₆), полициклични ароматни въглеводороди (ПАВ). Допълнително станцията измерва още два показателя: толуен (C₇H₈) и параксилан (C₈H₁₀). През 2023 г. от болести на дихателната система (Клас X на МКБ-10) сред населението на община

Плевен най-голям брой отново са заболелите от остри инфекции на горните дихателни пътища (J00-J06) като и при двете възрастови групи се наблюдава значително увеличаване на стойностите спрямо предходната година. Съгласно доклада за качеството на атмосферния въздух и здравното състояние на населението в град Плевен за 2023 година, няма превишение на измерваните показатели, като от болестите на дихателната система (Клас X на МКБ-10) сред населението на община Плевен най-голям брой отново са заболелите от остри инфекции на горните дихателни пътища (J00-J06) като и при двете възрастови групи се наблюдава значително увеличаване на стойностите спрямо предходната година.

На територията на област Плевен са разположени ПТ „Сомовит“ - община Гулянци, ПТ „Никопол“ – община Никопол. На територията на двете общини няма изграден пункт за мониторинг на атмосферния въздух, което предполага, че няма предпоставки за среда с неблагоприятен здравен ефект.

По отношение на шумовото натоварване РЗИ - Плевен извършва измервания и изчисления на шума в град Плевен, като общият брой на пунктовете е 21. В близост до ПТ „Сомовит“ - община Гулянци, ПТ „Никопол“ – община Никопол, няма изградени пунктове за мониторинг на шума, което предполага липсата на източници в които да бъдат измервани и следени стойност на еквивалентното ниво на шума.

В Регистъра на обектите с обществено предназначение на РЗИ-Плевен към началото на 2023г. източниците на нейонизиращи лъчения за област Плевен са 251 станции на мобилни оператори, 15 от които са разположени на територията на община Гулянци и 15 – на територията на община Никопол. Съгласно доклада на РЗИ през 2023 година не е извършен мониторинг в пунктове, разположени в близост до пристанищните терминали, което предполага липсата на източници на нейонизиращи лъчения, които да представляват здравен риск за населението, живеещо в близост до тях.

В близост до пристанищните терминали няма обекти, подлежащи на здравна защита. Най-близките такива обекти са на разстояние 65 m от пристанищен терминал Сомовит и на 200 m от пристанищен терминал Никопол.

По отношение риска за околната среда и човешкото здраве от значение и предпоставки от възникване на големи аварии с опасни вещества по смисъла на Приложение 5 към ЗООС. Съгласно Електронната база данни (публичен регистър) на предприятията с нисък и висок рисков потенциал, попадащи в обхвата на глава седма, раздел първи от Закона за опазване на околната среда, на територията на община Гулянци и община Никопол няма предприятия и/или съоръжения, регистрирани като такива с нисък или висок рисков потенциал.

Област Велико Търново

По-долу са обобщени данните за град Свищов, на територията на който е разположен ПТ “Свищов”.

Съгласно направения в доклада на РЗИ анализ на здравното състояние на населението в община Свищов, по групи заболявания от Клас X „Болести на дихателната система” на МКБ-10, през 2023 г. и в двете възрастови групи (0 – 17 години и над 18 години) най-много са заболелите от остри инфекции на горните дихателни пътища (J00-J06) – 1 885 лица в групата 0 – 17 години и от други остри респираторни инфекции на долните дихателни пътища (J20-J22) – 67 лица. В групата над 18 години най-много са заболяванията (J00-J06) – 1 719.

Таблица 41. Брой първични прегледи за болести на дихателната система на лица във възрастовите групи 0 - 17 години и над 18 години в Община Свищов за 2023г.

Група болести от клас X „Болести на дихателната система”	Пациенти - брой (по възраст)	
	0-17 години	над 18 години
Клас X по МКБ-10		
J00-J06	1 885	1 719

Група болести от клас X „Болести на дихателната система“	Пациенти - брой (по възраст)	
Клас X по МКБ-10	0-17 години	над 18 години
J10-J18	31	281
J20-J22	67	608
J30-J39	10	52
J40-J47	5	116
J60-J70	0	0
Общо	1 998	2 776

Мониторингът на основните показатели, характеризиращи качеството на атмосферния въздух в град Свищов се осъществява в пункт „ДОАС S“ (диференциалната оптична абсорбционна спектроскопия), разположен в сградата на Общинска администрация гр. Свищов. Мониторират се следните замърсители: серен диоксид, азотен диоксид, озон, ФПЧ10, серовъглерод и сероводород. Съгласно доклада за качеството на атмосферния въздух в област Велико Търново на РЗИ-Велико Търново за 2023 година, оценката на качеството на атмосферния въздух в гр. Свищов, на базата на проведения през 2023 г. мониторинг показва, че стойностите на наблюдаваните замърсители са в границите на нормите, с изключение на сероводорода (превишени са средночасовите и средноденоношните стойности).

По отношение на шумовото натоварване РЗИ – Велико Търново извършва измервания и изчисления на шума в град Свищов, като общият брой на пунктовете е 15.

Най-близкият пункт за измерване на шум до ПТ „Свищов“, е пункта в гр. Свищов, ул. „Отец Паисий“ 63. Съгласно обобщените данни, предоставени от РЗИ за 2023г., измерената стойност на еквивалентното ниво на шума в този пункт е под нормата от 70 dB (A).

В Регистъра на обекти с обществено предназначение, поддържан от РЗИ –Велико Търново, до 05.12.2023 г. са вписани общо 346 обекта – източници на нейонизиращи лъчения, като няма данни за точния брой обекти, които са разположени на територията на община Свищов. Съгласно доклада на РЗИ през 2023 година във всички пунктове на измерване, са отчетени стойности, многократно по-ниски от пределно допустимото ниво на ЕМП.

В близост до пристанищния терминал няма обекти, подлежащи на здравна защита. Най-близкият такъв обект е на разстояние от 70 m.

По отношение риска за околната среда и човешкото здраве от значение и предпоставки от възникване на големи аварии с опасни вещества по смисъла на Приложение 5 към ЗООС. Съгласно Електронната база данни (публичен регистър) на предприятията с нисък и висок рисков потенциал, попадащи в обхвата на глава седма, раздел първи от Закона за опазване на околната среда, на територията на община Свищов, е налично едно предприятие, класифицирани с нисък рисков потенциал - Свилоцел ЕАД, отстоящо на 2300 м от пристанищния терминал.

2.1.10. Отпадъци

2.1.10.1. УПРАВЛЕНИЕ НА ОТПАДЪЦИТЕ НА ОБЩИНСКО НИВО

На територията, контролирана от РИОСВ-Русе попадат ПТ „Русе – Запад“, ПТ „Русе – Център“, ПТ „Русе – Изток - 2“, ПТ „Русе – Изток - 1“ – Община Русе, ПТ „Тутракан“ – Община Тутракан, ФТ „Силистра“ и ПТ „Силистра“ – община Силистра . На територията, контролирана от РИОСВ-Плевен попадат ПТ „Сомовит“ - община Гулянци и ПТ „Никопол“ – община Никопол, а на територията на РИОСВ-Велико Търново – ПТ „Свищов“ – община Свищов.

Във всички общини на чиято територия са разположени пристанищните терминали, са

изградени и функционираат системи за организирано сметосъбиране и сметоизвозване на твърди битови отпадъци (ТБО). В регионален план обхванатото население в система за организирано събиране и транспортиране на битови отпадъци на общините е 100 %, като са изготвени графици за периодичността на събирането на битови отпадъци в различните населени места.

Битовите отпадъци от общините Русе и Тутракан се обезвреждат на „Регионално депо за неопасни, инертни и опасни отпадъци за общините Русе, Ветово, Иваново, Сливо поле и Тутракан“- гр. Русе.

Битовите отпадъци от община Силистра се обезвреждат на „Регионално депо за неопасни отпадъци за общините Силистра, Кайнарджа, Ситово, Дулово, Алфатар, Главиница“ - гр. Силистра.

Битовите отпадъци от територията на Община Гулянци постъпват за третиране „Регионален център за управление на отпадъците гр. Плевен“, обслужващ общините Плевен, Гулянци, Долни Дъбник, Долна Митрополия, Искър, Пордим“, от територията на община Никопол и община Свищов – на „Регионална система за управление на отпадъците в регион Левски /Никопол/ - площадка с. Санадиново, обслужваща общините Левски, Никопол, Белене, Свищов и Павликени“.

В изпълнение на изискванията на чл. 19, ал. 3, т. 11 от ЗУО, в градовете с население над 10 000 жители – Русе и Силистра, са определени местата за разполагане на площадки за безвъзмездно предаване на разделно събрани едрогабаритни отпадъци от домакинствата. На РДНО - гр. Русе са изградени две клетки за строителни отпадъци. През 2023 г. всички общини са сключили договори за предаване на строителните отпадъци от бита и домакинствата на фирми, притежаващи документи по чл. 35 от ЗУО за предаване и последващо третиране на СО. На територията на община Русе са разположени контейнери за строителни отпадъци и последващото им предаване на площадки за оползотворяване.

Община Свищов стопанисва „Център за управление на отпадъците“ ЕООД в който се експлоатира мобилна трошачка за третиране на строителни отпадъци. Обособен е терен от 25 дка в рамките на града където се извършва самото третиране на отпадъците.

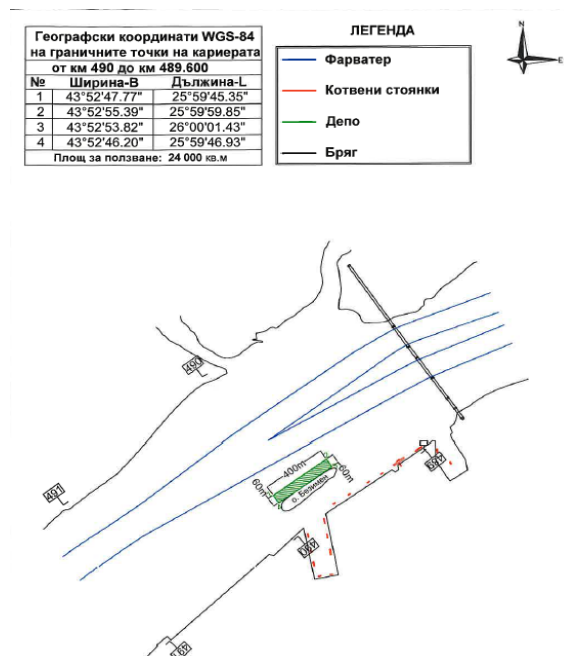
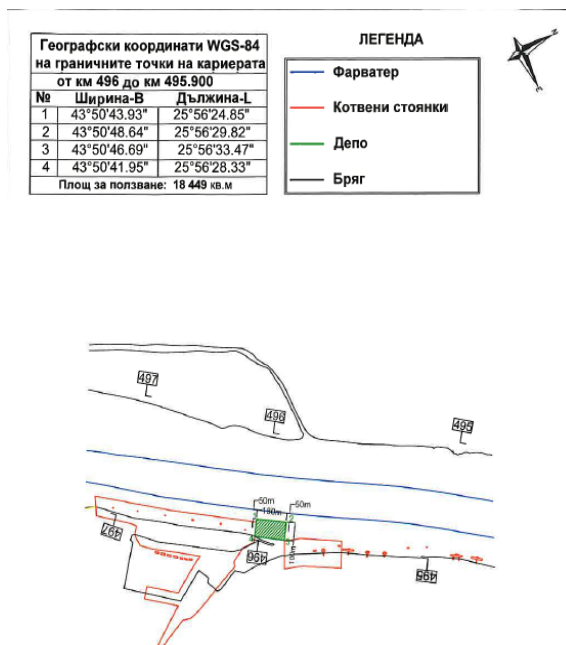
Образуваните в региона на общините производствените и опасни отпадъци се събират, съхраняват, транспортират и предават за последващо третиране на лица, притежаващи разрешение или регистрационен документ, издаден по реда на Закона за управление на отпадъците.

2.1.10.2. УПРАВЛЕНИЕ НА ОТПАДЪЦИТЕ НА ПРИСТАНИЩНИТЕ ТЕРМИНАЛИ

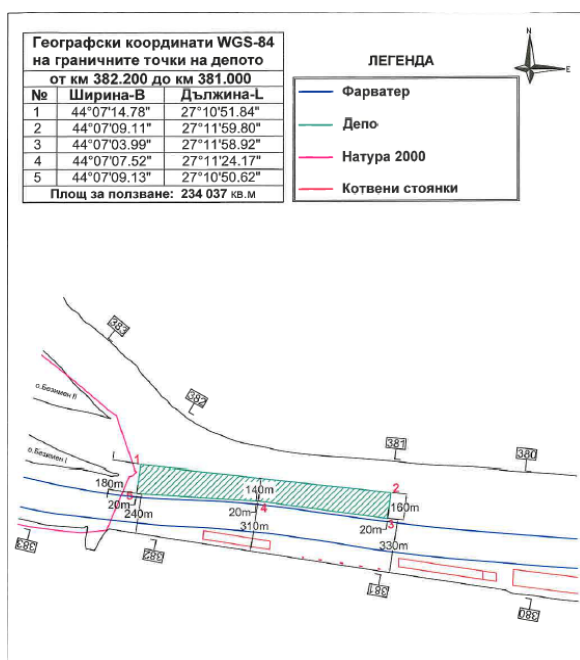
На територията на пристанищните терминали се разглеждат следните потоци отпадъци: генерирани отпадъци на територията на терминалите, приемане на битови отпадъци от кораби и отпадъци от извършване на поддържащи пристанищната акватория драгажни операции.

Генерираните отпадъци на територията на пристанищните терминали, са основно от битова дейност на работещите там. Всяка година се заплаща такса Битови отпадъци (ТБО) към съответната община, която има ангажимент да събира генерираните битови отпадъци на територията на съответния пристанищен терминал за третиране в съответната регионална система за управление отпадъци. Битовите отпадъци се събират в контейнери на специално отредени за целта места в границите на пристанищния терминал.

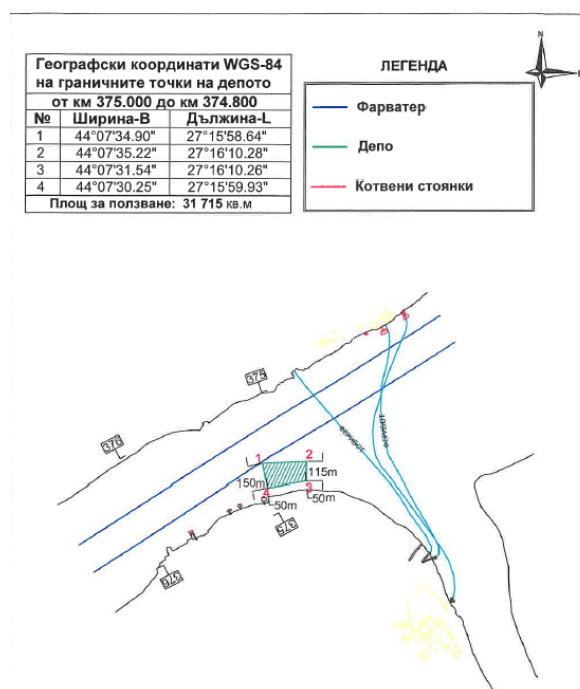
Извършването на поддържащи пристанищната акватория драгажни операции, се осъществяват в период не по-малък от 10 години. С писма на ИАППД изх.№ВО-20#1/25.08.2020г. и изх.№ВО-4#1/10.03.2021г., са определени депата за наносни отложения при изпълнение на обект: „Драгиране лимана на пристанищен терминал Русе - Изток, входа и част от лимана на пристанищен терминал Русе - Запад и акваториите на Фериботен терминал Силистра и пристанищен терминал Силистра“, показани на **Фигура 89, Фигура 90 и Фигура 91.**



Фигура 89. Схема на депа за изхвърляне на наносни материали при драгиране на лимана на пристанищен терминал Русе - Изток, входа и част от лимана на пристанищен терминал Русе - Запад



Фигура 90. Схема на депа за разтоварване на иззети наносни отложения при удълбочаване на оперативната зона и канала за подхода на фериботен терминал Силистра за 2021г.



Фигура 91. Схема на депа за разтоварване на иззети наносни отложения при удълбочаване на оперативната зона и канала за подхода на пристанищен терминал Силистра за 2021г.

В писмата изрично е посочено, че „Издагираният материал да се изхвърля равномерно по цялата площ на депото, като не се допуска образуването на тепета! При маневрирането на плавателните съдове да се опазват намиращите се в близост плаващи навигационни знаци.“

По отношение на приемането на битови отпадъци от кораби, за пристанищните терминали в обхвата на пристанище за обществен транспорт Русе, е в сила План за приемане и обработване на

отпадъци на пристанище за обществен транспорт Русе, одобрен от изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Морска администрация“, съгласно изискванията на чл. 23, ал. 1 от Наредба № 9 от 2013 г. за изискванията за експлоатационна годност на пристанищата и специализираните пристанищни обекти, в сила от 31.12.2024 г. Планът е изготвен съгласно изискванията на §1а от Допълнителните разпоредби на ЗМПВВППРБ и Наредба № 9 от 17 октомври 2013 г. за изискванията за експлоатационна годност на пристанищата и специализираните пристанищни обекти. В Плана са посочени Специфични изисквания към отделните потоци отпадъци, генерирани при експлоатацията на плавателния съд, а именно:

Битовите корабни отпадъци се събират в специални контейнери, маркирани за отделните видове отпадъци, като отпадъците от корабни аптеки задължително се събират в отделно маркирани контейнери.

Капитаните на кораби са длъжни да осигурят разделно събиране и предаване на битовите корабни отпадъци в добре затворени полиетиленови торби или варели е цел избягване разпиляването им по пирса и в акваторията на пристанищата, като отпадъците от корабните аптеки задължително се събират в отделни ясно етикетирани полиетиленови торби или варели.

По ОПТТИ 2014-2021г. се работи по изпълнение на проект за „Доставка на пристанищни приемни съоръжения (ППС) и съоръжения за превенция и реагиране при експлоатационни и аварийни замърсявания (СПРЕАЗ) в българските пристанища за обществен транспорт с национално значение и внедряване на Интегрирана информационна платформа (ИИП)“. Проектът включва доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на съоръжения за приемане на отпадъци от експлоатацията на кораби и остатъци от товари, съоръжения за превенция и реагиране при експлоатационни и аварийни замърсявания, както и разработване и внедряване на интегрирана информационна платформа за управление и осигуряване на безопасност с оглед оптимизиране и развитие на информационното обслужване на морския и речен транспорт. Чрез прилагането на ИИП се гарантира устойчивост при опазването на околната среда и осигуряване наблюдение и предоставяне на данни в зависимост от определените чрез анализ параметри и сигнализиране при настъпили събития, които са идентифицирани като рискови.

В резултат от проекта и съгласно одобрения План, в пристанищните терминали на пристанище Русе се използват съответните стационарни съоръжения (Пристанищни приемни съоръжения – ППС), в които се приемат само битови отпадъци от кораби (хранителни, пакетиращи материали – пластмаси и консервени кутии и др., стъклени бутилки съдове за храна, хранителни остатъци, хартия и картони), посочени в **Таблица 42**.

Таблица 42. Пристанищни приемни съоръжения на отделните терминали

Пристанищен терминал	Пристанищни приемни съоръжения	Брой ППС	Обем на ППС
Пристанищни терминали Русе - Изток - 1 и Русе – Изток - 2	ППС за смесени битови отпадъци тип „Бобър“ ППС за смесени битови отпадъци - пластмасови кофи	6 бр. 10 -бр.	1.1 m ³ 0,240 m ³
Пристанищен терминал Русе - Запад	ППС за смесени битови отпадъци „Бобър“	3 бр.	1,1 m ³
Фериботен терминал Силистра	ППС за смесени битови отпадъци, тип „Бобър“	2 бр.	1,1 m ³
Русе - Център	ППС за смесени битови отпадъци - пластмасови кофи	-2 бр.	0,240 m ³
Пристанищен терминал Тутракан	ППС за смесени битови отпадъци, тип „Бобър“	1 бр.	1,1 m ³
Пристанищен терминал Свищов	ППС за смесени битови отпадъци, тип „Бобър“	3 бр.	1,1 m ³

Пристанищен терминал	Пристанищни приемни съоръжения	Брой ППС	Обем на ППС
Пристанищен терминал Никопол	ППС за смесени битови отпадъци, тип „Бобър“	3 бр.	1,1 m ³
Пристанищен терминал Сомовит	ППС за смесени битови отпадъци, тип „Бобър“	2 бр.	1,1 m ³

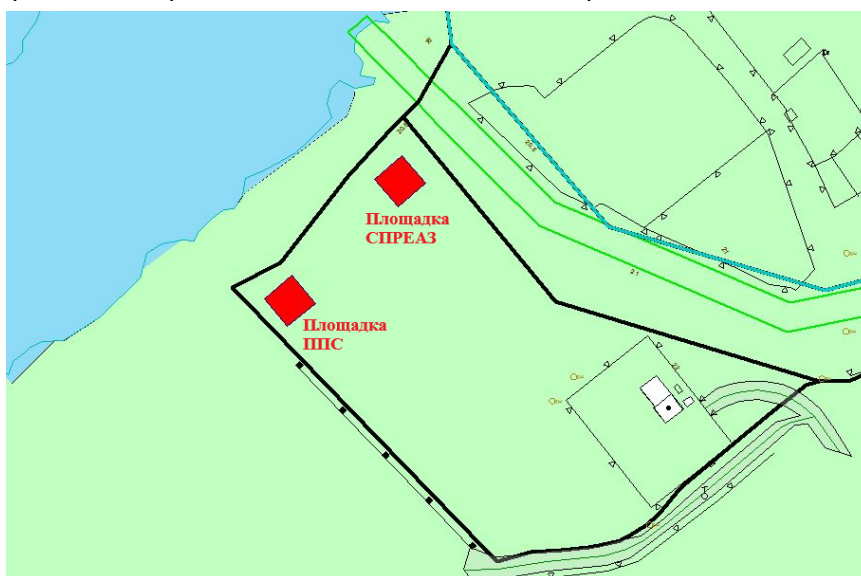
Съгласно информацията в Плана, наличните приемни съоръжения за битови отпадъци в пристанищните терминали са достатъчни в случай на заявяване предаването на битови отпадъци от кораби. Към момента не е идентифицирана необходимост от осигуряване от страна на ДППИ на допълнителни приемни съоръжения за отпадъци, резултат от корабоплавателната дейност.

На територията на пристанищните терминали в Пристанище Русе не се извършва предварително третиране на отпадъци от кораби. ППС, разположени на пристанищните терминали се обслужват по договор със съответната община, на чиято територия е разположен терминала.

В пристанище за обществен транспорт Русе се събира такса за приемане и обработване на отпадъци, съгласно чл.4, ал. 1 от Тарифа за пристанищните такси за приемане и обработване на отпадъци от кораби, събирани от ДППИ.

Информация за вида и количествата на приетите и обработени отпадъци се събират чрез отговорният за прилагането на ППОО в конкретния пристанищен терминал (пристанищния оператор). Ежегодно пристанищния оператор подава годишни отчети до ИАОС по реда на *Наредба № 1 от 04 юни 2014 г. за реда и образците, по които се предоставя информация за дейностите по отпадъците, както и реда за водене на публични регистри.*

По отношение управлението на отпадъците в поземлен имот с идентификатор 63427.8.1009 (виж **Фигура 92**) с площ 12 901 кв.м. се работи по изграждане на пристанищни приемни съоръжения (ППС) за разделно събиране на отпадъци от кораби и обособяване на площадка за разполагане на съоръжения за превенция и реагиране при експлоатационни и аварийни замърсявания (СПРЕАЗ). Съгласно § 2, т. 52 от допълнителните разпоредби на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България, територията на поземления имот се явява обща техническа инфраструктура, обслужваща повече от един терминал от пристанище за обществен транспорт Русе. Проектно площадката включва бонови заграждения и такива за тяхното разгръщане, скимъри предназначени за събиране на различни видове нефтопродукти и масла, колектори за събиране на твърди отпадъци от водната повърхности, помощно оборудване - 2 бр.



Фигура 92. Площадка за разполагане на СПРЕАЗ, ситуирана в поземлен имот с идентификатор 63427.8.1009

2.1.11. ОПАСНИ ХИМИЧНИ ВЕЩЕСТВА И СМЕСИ

Управлението на химикалите има за цел постигане на високо ниво на защита на човешкото здраве и опазване на околната среда посредством засилване ролята и отговорността на индустрията, осигуряване на безопасната им употреба в условията на свободно движение на химикалите на вътрешния Европейски пазар и предотвратяване на последствията от промишлени аварии.

Националната политика по управление на химикалите се основава на Закона за защита от вредното въздействие на химичните вещества и смеси (ЗЗВВХВС) и изискванията на Директива Севезо III, транспонирана в българското законодателство в Закона за опазване на околната среда (ЗООС) - Глава седма "Предотвратяване и ограничаване на промишленото замърсяване", Раздел I "Контрол на опасностите от големи аварии" и подзаконовите нормативни актове към тях.

Съгласно Електронната база данни (публичен регистър) на предприятията с нисък и висок рисков потенциал, попадащи в обхвата на глава седма, раздел първи от Закона за опазване на околната среда, на територията на общините, в които са разположени пристанищните терминали, са налични предприятия, класифицирани с нисък или висок рисков потенциал:

На територията на община Русе:

- База за съхранение на петролни продукти, с оператор „Булмаркет ДМ“ ЕООД 124077052 с нисък рисков потенциал, като предприятието е ситуирано в гр. Русе, бул. "Тутракан" № 100 (в експлоатация);
- Депо за светли нефтопродукти Сакса, с оператор „Сакса“ ООД 131245283 с висок рисков потенциал, като предприятието е ситуирано в гр. Русе, Източна промишлена зона (в експлоатация);
- Инакем Солюшънс ООД, с оператор Инакем Солюшънс ООД 117615771 с нисък рисков потенциал, като предприятието е ситуирано в гр. Русе, бул. „България“ № 125 (Нереализиран обект);
- ИНСА ПОРТ ЕООД, с оператор „ИНСА ОЙЛ“ ЕООД 115624227 с нисък рисков потенциал, като предприятието е ситуирано в гр. Русе, бул. "Тутракан" № 100 (в експлоатация);
- Оберьостерайхише Биодизел България ЕООД, с оператор „Оберьостерайхише Биодизел България“ ЕООД 202451089 с нисък рисков потенциал, като предприятието е ситуирано в гр. Русе, плана на „Тежко машиностроене“ АД – гр. Русе (в експлоатация);
- ОЙРОЛОГ ЕООД - ОЙРОШПЕД АД, с оператор "Ойролог" ЕООД 131438866 с висок рисков потенциал, като предприятието е ситуирано в гр. Русе, ул. Тез Изток 9 (в експлоатация);
- Оргахим АД, с оператор "Оргахим АД 117001047 с нисък рисков потенциал, като предприятието е ситуирано в гр. Русе, Западна промишлена зона, бул. Трети март №21 (в експлоатация);
- Оргахим Резинс АД, с оператор "Оргахим Резинс" АД 202723137 с висок рисков потенциал, като предприятието е ситуирано в гр. Русе, Западна промишлена зона, бул. Трети март №21 (в експлоатация);
- Петролен Терминал Ромпетрол България, с оператор „Ромпетрол България“ ЕАД 117599032 с нисък рисков потенциал, като предприятието е ситуирано в гр. Русе, бул. "Тутракан" № 100 (в експлоатация);
- Петролна база Мартен, с оператор ДМВ ЕООД 117679603 с нисък рисков потенциал, като предприятието е ситуирано в гр. Мартен, общ. Русе, обл. Русе, Петролна база Мартен (в експлоатация);
- Пласментно снабдителска база Русе, с оператор "Лукойл България" ЕООД 121699202 с висок рисков потенциал, като предприятието е ситуирано в гр. Русе, бул. "Тутракан" № 100 (в експлоатация);

- Резервоарно стопанство с авторазтоварище, с оператор „Еф Ди Комерс“ ЕООД с висок рисков потенциал, като предприятието е ситуирано в гр. Русе, Бул. „Тутракан“ № 100 (в процедура по глава шеста от ЗООС);
- Русе Кемикълс АД, с оператор „Русе Кемикълс“ АД 202723124 с нисък рисков потенциал, като предприятието е ситуирано гр.Русе, Източна промишлена зона , бул. България №133 (в експлоатация);
- Сафик-Алкан България ЕАД, с оператор САФИК-АЛКАН ХИМСНАБ АД 1203597506 с нисък рисков потенциал, като предприятието е ситуирано в гр.Русе, ул. Академик Михаил Арнаудов 3 (в експлоатация);
- Складова база за метанол, с оператор Инакем Солюшънс ООД 117615771 с нисък рисков потенциал, като предприятието е ситуирано в гр. Русе, бул. „България“ № 125 (в експлоатация);
- Складова база за съхранение на петролни продукти, с оператор "ТМ ТЕХНОЛОДЖИ" АД с нисък рисков потенциал, като предприятието е ситуирано в гр. Русе, бул. „Тутракан“ № 100 (нереализиран обект);
- Складово стопанство за съхранение на пропан-бутан, с оператор "ТОПЛИВО ГАЗ" ЕООД 130864186 с висок рисков потенциал, като предприятието е ситуирано в гр. Русе, ул. "Потсдам" №9 (в експлоатация);
- Складовото стопанство за дизелово гориво и втечен газ пропан бутан, с оператор "Петър Караминчев" АД 117000995 с висок рисков потенциал, като предприятието е ситуирано в гр. Русе, кв. "Източна Промислена Зона", ул. "ТЕЦ Изток" № 71 (в експлоатация);
- Терминал за съхранение на втечен природен газ, с оператор „Булмаркет ДМ" ЕООД 124077052 с висок рисков потенциал, като предприятието е ситуирано в гр. Русе, бул. "Тутракан" № 100, имот XLIX по плана на ТМ АД – Русе (не е в експлоатация);
- Топлофикация - Русе ЕАД, с оператор „Топлофикация Русе“ ЕАД 117005106 с нисък рисков потенциал, като предприятието е ситуирано в гр. Русе, Източна промишлена зона, ул. "ТЕЦ Изток" 1 (в експлоатация);
- Фибран – България АД, с оператор “Фибран – България” АД 121291243 с нисък рисков потенциал, като предприятието е ситуирано в гр. Русе, Източна промишлена зона бул. Тутракан 100 (в експлоатация).

На територията на община Силистра:

- Завод за производство на зелен водород – „ИНДУСТРИАЛНА ЗОНА – СИЛИСТРА“, с оператор "ИНДУСТРИАЛНА ЗОНА - СИЛИСТРА" ЕАД 201684546 с висок рисков потенциал, като предприятието е ситуирано в община Силистра, с. Айдемир, Промислена зона Запад (в процедура по глава шеста от ЗООС);
- Индустриален Парк Силистра - Завод за строителни уплътнители, с оператор "Индустриален Парк Силистра" АД 202484228 с нисък рисков потенциал, като предприятието е ситуирано в гр. Силистра, ул. „Харалампи Джамджиев“ № 22А (Не е в експлоатация).

На територията на община Свищов:

- Е. Миролио ЕАД, с оператор „Е. Миролио“ ЕАД 119603547 с висок рисков потенциал, като предприятието е ситуирано в гр. Свищов, Западна индустриална зона (не е в експлоатация);
- Свилоцел ЕАД, с оператор “СВИЛОЦЕЛ” ЕАД 104645362 с нисък рисков потенциал, като предприятието е ситуирано в гр. Свищов, Западна индустриална зона (в експлоатация).

На територията на община Тутракан, община Гулянци и община Никопол няма предприятия и/или съоръжения, регистрирани като такива с нисък или висок рисков потенциал.

На територията на общините в чиито обхват да разположени пристанищните терминали, част

от Пристанище за обществен транспорт Русе, през 2023 г. няма данни за регистрирани случаи на големи аварии с опасни вещества по смисъла на Приложение 5 към ЗООС.

2.1.12. ВРЕДНИ ФИЗИЧНИ ФАКТОРИ

2.1.12.1. Шум

2.1.12.1.1. АНАЛИЗ НА ИЗЛЪЧВАНИЯ В РАЙОНИТЕ НА ПРИСТАНИЩНИТЕ ТЕРМИНАЛИ ШУМ ОТ ПРОМИШЛЕНИ ИНСТАЛАЦИИ И СЪОРЪЖЕНИЯ

Източниците на шум на територията на пристанищните терминали са с еквивалентни нива на шума (непосредствено до източниците) в границите от $8(K_{г,1}; 105 \text{ dB(A)})$. Разстоянието, до което има някакво негативно влияние от различните дейности (*шум над допустимите норми за жилищни територии и зони - 55 dB(A)*) може да се изчисли чрез Метод за отчитане на шума от локални и промишлени източници - Наредба № 6 от 26 юни 2006 г. за показателите за шум в околната среда, отчитащи степента на дискомфорт.

Съгласно изчисленията по методиката в радиус от 100 m от източниците на шум, максималното шумово натоварване е до 55 dB(A) , а на $150^{\wedge}200 \text{ m}$ от източниците, максималните стойности са до 45 dB(A) и въздействието върху околната среда е незначително.

Може да се каже, че жилищните зони, разположени в близост до пристанищните терминали, не са натоварени с наднормен шум от дейността на обектите.

Що се касае до други промишлени източници на шум в районите на пристанищните терминали, то списъкът на подлежащите на мониторинг промишлени източници на шум в района, контролиран от **РИОСВ – Русе**, включва около 100 предприятия, като се актуализира регулярно в зависимост от дейността им. По-голямата част от промишлените обекти са разположени в производствено-складови зони или извън населените места, така че влиянието на излъчвания от тяхната дейност шум върху населението, е минимално. Допустимите гранични нива на шум за тях са 70 dB(A) , съгласно Наредба 6/2006 г. за показателите за шум в околната среда, отчитащи степента на дискомфорт през различните части на денонощието, граничните стойности на показателите за шум в околната среда, в помещенията на жилищни и обществени сгради, в зони и територии, предназначени за жилищно строителство, рекреационни зони и територии и зони със смесено предназначение, методите за оценка на стойностите на показателите за шум и на вредните ефекти от шума върху здравето на населението (обн. ДВ. бр.58 от 2006 г., и посл. изм. ДВ. бр.24 от 2022 г.), издадена от Министерство на здравеопазването и Министерство на околната среда и водите.

За промишлените обекти, които се намират в близост до жилищни зони, освен нормата по границата на промишлената площадка (70 dBA), се контролира и спазването на граничната стойност за ниво на шум в т.нар. „място на въздействие”-пред най-близката жилищна или обществена сграда (55 dBA през деня).

Съгласно Плана за контролна дейност на РИОСВ-Русе за 2023 г., контролни проверки на нивата на шум са извършени в 6 промишлени обекта. Съвместно с Регионална лаборатория Русе към ИАОС, през годината са осъществени всички 6 емисионни измервания, във връзка с изпълнение на Плана за мониторинг на емисиите на шум, излъчван в околната среда от промишлени източници. Не са констатирани превишения над граничните нива на шум, съгласно Наредба №6/ 26.06.2006 г.

Най-голям брой обекти (60%) са с нива на шум между 65 и 70 dB(A) , последвани от групата между 60 и 65 dB(A) максимално измерено ниво на шум по границите на предприятията.

През 2023 г. в РИОСВ-Русе са депозирани два сигнала за високи нива на шум вследствие работата на промишлени обекти. Извършени са общо четири извънредни проверки на обектите: „А. Л. Филтър“ ЕАД-град Русе и зърнобаза „Производствена кооперация-ора“, намираща се в с. Тръстеник, община Иваново. Дадени са задължителни предписания за предприемане на коригиращи действия. Те са изпълнени в срок, с което шумовите емисии от „А. Л. Филтър“ ЕАД, са намалени. При своевременно осъществения емисионен контрол на зърнобаза „Производствена

кооперация-Зора“, с. Тръстеник е констатирано превишение над граничните нива на шум в „Място на въздействие“ (55 dBA), съгласно Наредба № 6/ 26.06.2006 г., за което на оператора е съставен АУАН и издадено НП.

Съгласно поставени условия в комплексните разрешителни, издадени на част от промишлените обекти, операторите се задължават да извършват емисионни измервания на шума, веднъж на две календарни години. При анализ на резултатите от получените през 2023 г. протоколи от извършени СПИ (собствени периодични измервания) на шум, не е регистрирано превишаване на граничните нива, съгласно Наредба №6/2006 г. Представените протоколи от СПИ са съществени от лаборатории, които притежават необходимата акредитация.

Изводът, който може да се направи по отношение на шума в контролирания от РИОСВ-Русе регион е, че резултатите от контролните проверки и от СПИ показват спазване на нормативните изисквания.

Освен промишлените предприятия, основен източник на шум в населените места е транспортът. През урбанизираната територия на града преминават участъци от основни национални и международни автомобилни трасета. По информация от Европейската агенция по околна среда автомобилният транспорт е източника на шум в околната среда, който оказва най-голямо влияние върху населението на Европа. Изчислено е, че 125 милиона души са засегнати от дневни нива на шума от пътния трафик по-високи от 55 dB(A).

С цел управление, намаляване и предотвратяване нивата на шум в околната среда за агломерациите, основните пътища, ЖП линии и летища се изработват Стратегически карти на шум, следствие от които и Планове за действие. През 2022 г. е актуализирана Стратегическата карта за шума на агломерация Русе, в изпълнение на изискванията на Закона за защита от шума в околната среда (Обн., ДВ, бр. 74 от 13.09.2005 г.) и Директива 2002/49/ЕО за оценка и управление на шума в околната среда. Съгласно тези изисквания задължение на всяка агломерация с население над 100 000 жители е да актуализира Стратегическата си шумова карта в срок до 30 юни 2022 г. и да приеме нов План за действие. Във връзка с неговото изпълнение през 2022 г. Община Русе започна работа по изпълнението на важен от акустична гледна точка проект по Приоритетна ос 5 „Подобряване качеството на атмосферния въздух“ по ОПОС 2021-2027г.-„Закупуване и доставка на 35 електрически транспортни средства за нуждите на обществения транспорт на община Русе. Доставка и монтаж на 20 станции за зареждане в тролейбусно депо и 4 станции за бързо зареждане чрез пантографи“. През 2022 г. са доставени 20 електробуса и 24 зарядни станции, от които 20 бр. за зареждане в тролейбусното депо и 4 бр. за бързо зареждане с пантографи. Към 2023 г. те са вече в редовна експлоатация по утвърдена общинска транспортна мрежа.

По плана за действие към Стратегическата карта за шум се изпълняват регулярни ремонти, подновяване на уличната настилка и залесяване. Анализът на шумовата обстановка в гр. Русе, извършен в актуализираната Стратегическа карта на шум, показва, че промишлените обекти не оказват значително влияние върху шумовата обстановка, а с най-голям принос за превишените нива на шум е автомобилният транспорт (речният транспорт практически не оказва влияние върху шумовото замърсяване, а железопътният е с ограничено локално действие за град Русе). Изготвено е математическо моделиране, данните от което са представени графично в Стратегическата карта на град Русе, обществено достъпна през Интернет-страницата на Община Русе.

Шумът има разнородно влияние върху човешкото здраве и е официално признат от СЗО като фактор със сериозно влияние върху общественото здраве и се определя като втората по големина екологична причина за здравословни проблеми, непосредствено след замърсяването на въздуха. Като мощен стресов фактор, шумът далеч не изчерпва своето вредно въздействие върху организма само със специфичното поражение на слуховата функция. Той влияе върху нервно-психичната сфера, сърдечно-съдовата система, стомашночревния тракт, жлезите с вътрешна секреция, обмяната на веществата, нервно-мускулния апарат и др. Проучванията показват, че няма орган в човешкото тяло, който да е пощаден от вредното въздействие на шума.

Понижение в нивата на шума следва да се постигне чрез поддържане на настилките в добро експлоатационно състояние, залесяване на свободни площи и изграждане на озеленителни пояси. Не трябва да се забравя, че жителите на общината от една страна са обект на защита, но от друга страна, чрез своята дейност, генерират шум в околната среда. В тази връзка е изключително важно да се повиши обществената култура и съзнание и да се изгради екологонасочено гражданско поведение.

РИОСВ - Велико Търново извършва контрол на шума, излъчван в околната среда от промишлените инсталации и съоръжения. През 2023 г. са поведени контролни измервания на нивата на шум, излъчван в околната среда от следните промишлени източници:

- „Прити 95“ ООД, площадка гр. Горна Оряховица (дневно ниво на шума);
- „Олива“ АД, площадка гр. Полски Тръмбеш (дневно ниво на шума);
- „Кроношпан България“ ЕООД, площадка гр. Велико Търново (дневно, вечерно и нощно ниво).

Извършеният анализ на получените резултати от измерванията показва, че не се превишават граничните стойности за дневно, вечерно и нощно еквивалентно ниво на шума по границите на обектите и в съответните места на въздействие, регламентирани в Наредба №6/26.06.2006 г. за показателите на шум в околната среда, отчитащи степента на дискомфорт през различните части на денонощието, граничните стойности на показателите на шум в околната среда, методите за оценка на стойности на показателите на шум и на вредните ефекти от шума върху здравето на населението.

РИОСВ – Плевен контролира шума в околната среда от дейността на 82 действащи промишлени инсталации и съоръжения. От тях през 2023 г. са определени за планов контрол 6 бр. обекти с контролен мониторинг на шум и 4 бр. обекти с издадени комплексни разрешителни, със задължения за провеждане на собствен мониторинг на шум през отчетната година.

През 2023 г. са проверени 12 бр. промишлени източници на шум в околната среда, разположени на територията на РИОСВ – Плевен, от които:

- 5 бр. участия в комплексни проверки на условия в издадено КР (от които 1 бр. е с КМ по шум);
- 5 бр. участия в комплексни проверки на обекти (КПКД) – всички са с КМ по шум;
- 2 бр. индивидуални извънредни планови проверки по фактор „шум“ – КМ;
- 0 бр. по жалби/сигнали.

Допълнително са проверени по документи 13 бр. обекти, представили доклади за резултати от проведен собствен мониторинг, по чл. 27, т. 2 от Наредба № 54/2010 г.

В обхвата на плановите проверки, по утвърден годишен график се провеждат контролни измервания на нивата на шум в околната среда, съвместно с Регионална лаборатория – Плевен към ИАОС. През 2023 г. са извършени общо 19 бр. измервания на шум в околната среда от промишлени обекти. Анализирани са резултатите от:

- 6 бр. планови контролни измервания, по утвърден от МОСВ годишен график;
- 13 бр. доклади за резултатите от проведени собствени периодични измервания (СПИ), в т. ч. от 8 бр. оператори на КР.

През 2023 г. не са измерени нива на шум по границата на промишлената площадка над граничната стойност за промишлено-складови територии 70 dBA. Най-голям брой обекти (44%) са с нива на шум между 60 и 65 dBA.

За промишлените обекти, които се намират в близост до жилищни зони, освен спазването на нормата по границата на промишлената площадка (70 dBA) се контролира и спазването на граничната стойност за ниво на шум в т.нар. “място на въздействие” – пред най-близката жилищна или обществена сграда (55 dBA през деня).

За резултатите от проведените измервания се поддържа информационен регистър на национално ниво – в ИАОС към МОСВ.

На операторите на промишлени обекти са изпратени заключения относно наличието на съответствие с граничните стойности. Измерените промишлени източници отговарят на нормативните изисквания.

За периода няма съставени и връчени АУАН по фактор „шум“.

През 2023 г. няма съществена промяна, в сравнение с предходните две години, в броя на планово измерените промишлени източници на шум, който е относително постоянен и лимитиран от капацитета на РЛ – Плевен.

Нараства значението на превантивния контрол по фактор “Шум” чрез поставяне на адекватни условия за запазване качеството на акустичната среда в рамките на процедурите по ОВОС, ЕО и издаване на КР.

Задължение за разработване на стратегическа карта за шум има единствено Община Плевен. РИОСВ – Плевен. От Администрацията периодично се предоставят данни за измерените нива на шум и информация за предприетите мерки за намаляване на шума от промишлени обекти.

Стратегическата карта е приета с Решение № 344 от 29.11.2012 на Общински съвет – Плевен. Планът за действие към стратегическа карта за шум, след проведено обществено обсъждане, в което участва и РИОСВ – Плевен, е приет с Решение № 831 от 28.11.2013 г. на Общински съвет – Плевен.

2.1.12.1.2. АНАЛИЗ НА АКУСТИЧНАТА СРЕДА В РАЙОНИТЕ НА ПРИСТАНИЩНИТЕ ТЕРМИНАЛИ

Редица проучвания показват, че шумовият фактор има най-силно въздействие в урбанизирани райони с население над 100 000 жители. Транспортът, грешките в градоустройственото планиране, недостатъчната пропускателна способност на използваната транспортна мрежа, продължаващото застрояване на терени, разположени около шумни улици и булеварди и липсата на подходяща шумозащита са причина за високо шумово натоварване на населените места.

Контролът и управлението на шума в урбанизираните територии се извършва съгласно:

- Директива 2002/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета „относно оценката и управлението на шума в околната среда“;
- Закон за защита от шума в околната среда (ДВ бр. 74/2005);
- Закон за здравето (ДВ бр. 70/2004);
- Наредба № 54 от 2010 г. на МЗ и МОСВ „за дейността на националната система за мониторинг на шума в околната среда и за изискванията за провеждане на собствен мониторинг и предоставяне на информация от промишлените източници на шум в околната среда“ (обн., ДВ, бр. 3 от 2011 г.).

Оценката на шумовото натоварване в урбанизираните територии се извършва съгласно изискванията на „Методика за определяне броя, разположението и разпределението на пунктовете за мониторинг на шума, както и периодичността на измерванията и/или изчисленията на шумовите нива“, утвърдена от МЗ, 2007 г., в съответствие с посочените методи в Наредба № 6 от 2006 г. на МЗ и МОСВ „за показатели за шум в околната среда, отчитащи степента на дискомфорт през различните части на денонощието, граничните стойности на показателите за шум в околната среда, методите за оценка на стойностите на показателите за шум и вредните ефекти от шума върху здравето на населението“ (обн., ДВ, бр. 58 от 2006 г.).

Анализ на акустичната обстановка на територията на РЗИ – Русе

РЗИ - Русе извършва измервания и изчисления на шума, съгласно утвърдена от Главен

държавен здравен инспектор доц. д-р Ангел Кунчев, д. м. на 28.4.2021 г. Програма за мониторинг на шума в урбанизираната територия на град Русе, в изпълнение на изискванията за мониторинг на: Закона за защита от шума в околната среда (ДВ бр.74/2005 г.); Наредба № 54 за дейността на националната система за мониторинг на шума в околната среда и за изискванията за провеждане на собствен мониторинг и предоставяне на информация от промишлените източници на шум в околната среда (ДВ бр. 3/2011 г.); Наредба № 6 за показателите за шум в околната среда, отчитащи степента на дискомфорт през различните части на денонощието, граничните стойности на показателите за шум в околната среда, методите за оценка на стойностите на показателите за шум и на вредните ефекти от шума върху здравето на населението (ДВ бр. 58/2006 г.) и Методика на Министерство на здравеопазването от 22.02.2007 г.

По утвърдената Програма за мониторинга на шума в урбанизираните територии на гр. Русе общият брой на пунктовете е 30, 10 пункта, в които се измерват нивата на проникващ шум и 4 функционални зони.

Мониторингът се извършва по показател L - (усреднено еквивалентно) дневно ниво на шума, определящ степента на дискомфорт през дневния период на денонощието (7.00-19.00 ч.).

Анализ на резултатите от мониторинга на транспортния шум на територията на община Русе

Общият брой на пунктовете са 30. От тях върху територии, подложени на въздействието на интензивен автомобилен трафик – 14 броя; върху територии, подложени на въздействието на релсов, железопътен и трамваен транспорт – 1 брой; върху територии с промишлени източници на шум – 7 броя и върху територии подлежащи на усилен шумозащита – 8 броя.

Измерените нива на транспортен шум са в пряка зависимост от вида и състоянието на пътната настилка, наклона на улицата, степента на застрояване, броя на пътните платна и озеленяването.

През 2023 год., в сравнение с 2022 год., в 18 пункта се наблюдава увеличение, а в 10 пункта има намаление на броя на преминалите МПС.

Средното еквивалентно ниво на шума е увеличено в 15 пункта, намалено в 11, а в 4 пункта се запазва.

Максималните нива на шума са увеличени в 9 пункта, намалени в 15, а в 6 се запазват. Средните нива на шума са увеличени в 16 пункта, намалени в 11, а в 3 се запазват. Минималните нива на шума са увеличени в 13 пункта, намалени в 14, а в 3 се запазват.

В 4 пункта има намаление на проникващия шум, в 6 той се увеличава. Шумовите нива са над съответните гранични стойности в 30 % от пунктовете. Запазва се тенденцията, в пунктовете, разположени в близост до улици с интензивен автомобилен трафик, проникващия шум да е над граничните стойности.

Хигиенна оценка за обособените функционални зони, подлежащи на усилен шумозащита

В град Русе са обособени четири функционални зони. При определянето им е взето предвид местоположението, характера на дейност върху терените и транспортните средства, преминаващи в близост като основен източник на шум в градската среда. Измерванията са правени три пъти на ден, в три различни точки на всяка улица, два дни. Изчисленията са направени на основа на Приложение 3 от „Основни насоки в работата на ХЕС по определяне въздействието на околната среда върху здравето”.

След направените измервания и изчисления може да се направят следните изводи:

- Функционалните зони са подбрани в зависимост от характера на дейност на сградите в тях обекти, подлежащи на усилен шумозащита: здравни и учебни заведения;
- Във всяка функционална зона се очертава по една шумна улица, както следва:
 - Първа функционална зона (I ФЗ) в град Русе е обособена около ДКЦ – 2 и УМБАЛ „Медика - Русе”. Това е обект подлежащ на усилен шумозащита. Пределно допустимото ниво на

звука за такава зона е 45 dB/A/ през деня. За I ФЗ средното превишаване на допустимото шумово ниво е 12,4 dB/A/. Най-шумна е улица „Братислава“. Нивото на звука е 60,5 dB/A/. Тези заключения са направени след извършени изследвания на зоната и последвали изчисления;

- Втора функционална зона (II ФЗ) в град Русе е около МГ „Баба Тонка“. Това е терен подлежащ на усилен шумозащита. Пределно допустимото ниво на звука за такава зона е 45 dB/A/ през деня. След направеното изследване се вижда, че средното превишаване на допустимото шумово ниво за зоната е с 9,8 dB/A/. Най-високо ниво на звука е по бул. „Скобелев“ – 62,7 dB/A/;
- Трета функционална зона (III ФЗ) в град Русе е около УМБАЛ „Канев“ и ДКЦ-1. Пределно допустимото ниво на звука при терени за болници е 45 dB/A/ през деня. Това е терен подлежащ на усилен шумозащита. При извършеното обследване на зоната се отчита, че средно превишаване на допустимото шумово ниво е 7,1 dB/A/. Най-шумна се очертава улица „Независимост“, пред ДКЦ 1 с измерено ниво на звука 58,1 dB/A/;
- Четвърта функционална зона (IV ФЗ) в град Русе е около СОУ „Възраждане“. Теренът е зона за учебна дейност. Допустимото ниво на звука е 45 dB/A/ през деня. Това е терен подлежащ на усилен шумозащита. От направените изчисления се вижда, че средното превишаване на допустимото шумово ниво за зоната е с 7,8 dB/A/. Най-шумна е ул. „Студентска“ с измерено ниво на звука 59,0 dB/A/.

Анализ на състоянието на акустичната среда

На територията на гр. Русе в диапазона под 58 dB има 2 пункта. В диапазона 58–62 dB има 3 пункта, в диапазона 63–67 dB има 15 пункта, в диапазона 68–72 dB има 9 пункта и в диапазона 73–77 dB – 1 пункт.

Преобладаващият шум за гр. Русе е в диапазона 63–67 dB - 15 пункта, 68–72 dB – 9 пункта.

Анализ на акустичната обстановка на територията на РЗИ-Велико Търново

Анализ на резултатите от мониторинга на транспортния шум на територията на общините Велико Търново, Горна Оряховица и Свищов.

През 2023 година Регионална здравна инспекция (РЗИ) – Велико Търново е осъществила мониторинг, анализ и оценка на шумовото натоварване, причинено от основния източник на шум в урбанизираната среда – автомобилният транспорт, в три населени места в областта: Велико Търново, Горна Оряховица и Свищов.

Контролните пунктове в наблюдаваните градове (общо 48 бр.) са разпределени в следното съотношение:

- Пунктове върху територии, прилежащи към пътни, железопътни и въздушни трасета – 20 бр.;
- Пунктове върху територии с промишлени източници на шум – производствено-складови територии и зони – 13 бр.;
- Пунктове върху територии, подлежащи на усилен шумозащита – 15 бр.

През 2023 г. в диапазона 68 – 72 dB(A) са регистрирани шумови нива в 8 пункта (16,67% от общия брой наблюдавани пунктове) – пет от пунктовете в границите на гр. Велико Търново, 2 пункта в гр. Горна Оряховица и 1 в град Свищов.

В диапазона от 63 – 67 dB(A) попадат 26 пункта (54,17% от общия брой пунктове) – 9 пункта в гр. Велико Търново, 9 пункта в гр. Горна Оряховица и 8 пункта в гр. Свищов.

В диапазона 58 – 62 dB(A) са регистрирани шумови нива в 13 пункта (27,08% от общия брой пунктове) – 4 пункта в гр. Велико Търново, 3 пункта в град Горна Оряховица и 6 пункта в гр. Свищов.

Шум със средно еквивалентно ниво под 58 dB(A) е измерен в един от наблюдаваните пунктове (пункт №2, ул. „Цар Освободител“ №111 – 55,60 dB(A) в град Горна Оряховица).

Анализ на състоянието на акустичната среда

Анализът на акустичната обстановка в наблюдаваните три града е изготвен на базата на мониторинга на шума в околната среда от 48 контролни пункта.

В град Велико Търново наблюдаваните пунктове са общо 18, от които: осем (44,44% от всички пунктове) са разположени върху територии, подложени на въздействието на интензивен автомобилен трафик; пет (27,78%) – върху територии с промишлени източници на шум и пет (27,78%) – върху територии, подлежащи на усилен шумозащита. Върху териториите, подлежащи на усилен шумозащита четири от пунктовете са разположени до детски и учебни заведения, а един – до лечебно заведение.

В град Горна Оряховица от мониторираните общо 15 пункта, пет (33,33%) са разположени върху територии, подложени на въздействието на интензивен автомобилен трафик; един – върху територии, подложени на въздействието на релсов, железопътен и трамваен транспорт (6,67%); четири (26,67%) – върху територии с промишлени източници на шум и пет (33,33%) – върху територии, подлежащи на усилен шумозащита. В районите, подлежащи на усилен шумозащита четири от пунктовете са разположени до детски и учебни заведения, а един - до лечебно заведение.

В град Свищов пунктовете са общо 15, от които: шест (40,00%) са разположени върху територии, подложени на въздействието на интензивен автомобилен трафик; четири (26,67%) – върху територии с промишлени източници на шум и пет (33,33%) – върху територии, подлежащи на усилен шумозащита. Върху териториите, подлежащи на усилен шумозащита четири от пунктовете са разположени до детски и учебни заведения, а един – до лечебно заведение.

Анализ на състоянието на акустичната среда на гр. Велико Търново

Мониторингът на шума през 2023 г. показва, че от проведените 90 измервания на уличен шум 69 (76,67%) са със стойности над нормите. От тях: 42 измервания са в пунктове, разположени на територии, подложени на въздействието на интензивен автомобилен трафик при еквивалентно ниво на шума 60 dB(A) и 24 – в пунктове на територии, подлежащи на усилен шумозащита (15 в жилищни зони и територии при еквивалентно ниво на шума от 55 dB(A) и 9 в зони за обществен и индивидуален отдих, зони за лечебни заведения и санаториуми, при еквивалентно ниво на шума 45 dB(A)). В териториите с промишлени източници на шум са измерени 3 превишения на нормата от 70 dB(A).

Осредненото еквивалентно ниво на шума е 65,03 dB(A), а броят на преминалите за един час автомобили е 718:

В сравнение с 2022 г. разпределението на пунктовете по шумови диапазони е, както следва:

- В най-високите диапазони: над 82 dB(A), 78 – 82 dB(A) и 73 – 77 dB(A) не са измерени нива на шум (както и през предходната година);
- В пет от пунктовете измереният шум е в диапазона 68 – 72 dB(A), с два повече от предходната година;
- Нива на шума в диапазона 63 – 67 dB(A) са регистрирани в девет пункта, с един по-малко от предходната година;
- В четири пункта са установени нива на шума в интервала 58 – 62 dB(A), с един по-малко от предходната година;
- В диапазона под 58 dB(A) не са измерени нива на шум в нито един пункт (както и през 2022 г.).

Върху териториите, подложени на въздействието на интензивен автомобилен трафик (натоварени с МПС улици) са разположени 8 от пунктовете за наблюдение в града (от №1 до №8). Измерените средногодишни нива на шума в районите с утежнена акустична обстановка са над

нормата (60 dB(A)). Стойностите на измерените еквивалентни нива на шум са в диапазона от 62,43 dB(A) до 70,75 dB(A). Намаляване на нивата на шум спрямо 2022 г. е установено в един пункт - пункт №2 (бул. „България“ №21Б – с 1,7 dB(A)). Задържане на нивата на шум спрямо 2022 г. се наблюдава в следните пунктове: пункт №1 (кв. „Бузлуджа“, ул. „Георги Измирлиев“ №7 – 63,72 dB(A) за 2022 г. и 63,67 dB(A) за 2023 г.), пункт №3 (ул. Васил Левски“ №15 – 70,99 dB(A) за 2022 г. и 70,75 dB(A) за 2023 г.), пункт №4 (ул. „Стефан Стамболов“ №29 – 69,42 dB(A) за 2022 г. и 69,85 dB(A) за 2023 г.), пункт №5 (ул. „Христо Ботев“ №32 – 66,60 dB(A) за 2022 г. и 66,38 dB(A) за 2023 г.) и пункт №7 (ул. „Краков“ №2 – 65,30 dB(A) за 2022 г. и 65,05 dB(A) за 2023 г.). Увеличаване на нивото на шума в сравнение с предходната година е регистрирано в два от наблюдаваните пунктове – пункт №6 (ул. „Бачо Киро“ №5) с 3,63 dB(A) – от 58,80 dB(A) на 62,43 dB(A) и пункт №8 (ул. „Н. Габровски“ №23) с 0,98 dB(A) – от 64,53 dB(A) на 65,52 dB(A).

Върху териториите с промишлени източници на шум – производствено-складови територии и зони в гр. Велико Търново се мониторира 5 пункта (от №9 до №13). Измерените еквивалентни нива на шума надвишават нормата от 70 dB(A) в един от наблюдаваните пунктове (пункт №13 - ул. „Козлуджа“ №14 – 71,16 dB(A)). В сравнение с 2022 г. в един от пунктовете има регистрирано намаление на еквивалентното ниво на шума с 0,94 dB(A) – пункт №11 (ул. „Йоновка“ №7 – от 67,10 dB(A) за 2022 г. на 66,16 dB(A) за 2023 г.), задържане на еквивалентното ниво на шума – в пункт №13 (ул. „Козлуджа“ №14 – 71,01 dB(A) за 2022 г. и 71,16 dB(A) за 2023 г.) и увеличение в пункт №9 с 2,92 dB(A) – (ул. „Магистрална“ №30 – от 62,35 dB(A) за 2022 г. на 65,27 dB(A) за 2023 г.), пункт №10 с 1,62 dB(A) – (ул. „Магистрална“ №3 – от 66,82 dB(A) за 2022 г. на 68,43 dB(A) за 2023 г.) и пункт №12 с 2,05 dB(A) – (ул. „Беляковско шосе“ №1 – от 66,67 dB(A) за 2022 г. на 68,72 dB(A) за 2023 г.).

Върху териториите, подлежащи на усилен шумозащита са разположени 5 пункта (от №14 до №18).

- Жилищни зони и територии – 3 пункта

В жилищните зони и територии граничната стойност на нивата на шума е 55 dB(A). Еквивалентно ниво на шум и в трите пункта се движи от 58,17 dB(A) до 65,56 dB(A). През 2023 г. е регистрирано намаление на шумовото ниво в пункт №17 с 3,92 dB(A) – (ул. „Ст. Михайловски“ №40 от 62,08 dB(A) за 2022 г. на 58,17 dB(A) за 2023 г.), увеличение в пункт №16 с 0,80 dB(A) – (ул. „Освобождение“ №1 – от 64,76 dB(A) за 2022 г. на 65,56 dB(A) за 2023 г.) и задържане в пункт №18 – (ул. „Мария Габровска“ №1 – 58,82 dB(A) за 2022 г. и 59,15 dB(A) за 2023 г.).

- Зони за обществен и индивидуален отдих, зони за лечебни заведения и санаториуми – 2 пункта

В зоните за обществен и индивидуален отдих и зоните за лечебни заведения и санаториуми граничната стойност на нивата на шума е 45 dB(A). Стойностите на еквивалентното ниво на шума спрямо 2022 г. се увеличава в пункт №14 с 1,38 dB(A) – (ул. „Мармарлийска“ №1 от 60,73 dB(A) за 2022 г. на 62,12 dB(A) за 2023 г.) и се задържа в пункт №15 – (ул. „Марно поле“ №21 – 65,11 dB(A) за 2022 г. и 65,02 dB(A) за 2023 г.).

Анализ на състоянието на акустичната среда на гр. Горна Оряховица

Мониторингът на шума в град Горна Оряховица показва, че от проведените 81 измервания на уличен шум 54 (66,67%) са със стойности над нормите. От тях: 25 измервания са в пунктове, разположени на територии, подложени на въздействието на интензивен автомобилен трафик при еквивалентно ниво на шума 60 dB(A) и 27 – в пунктове на територии, подлежащи на усилен шумозащита (12 – в жилищни зони и територии при еквивалентно ниво на шума от 55 dB(A) и 15 – в зони за обществен и индивидуален отдих, зони за лечебни заведения и санаториуми при еквивалентно ниво на шума 45 dB(A)). В териториите с промишлени източници на шум са измерени 2 превишения на нормата от 70 dB(A).

Осредненото еквивалентно ниво на шума е 64,10 dB(A), а броят на преминалите за един час автомобили е 485.

В сравнение с 2022 г. разпределението на пунктовете по шумови диапазони е, както следва:

- Във високите диапазони 73 – 77 dB(A), 78 – 82 dB(A) и над 82 dB(A) не са измерени шумови нива в нито един от наблюдаваните пунктове (както и през предходната година);
- В диапазона 68 – 72 dB(A) са установени нива на шум в два от наблюдаваните пунктове, с един пункт по-малко от 2022 година;
- В диапазона 63 – 67 dB(A) са установени нива на шума в 9 от наблюдаваните пунктове, с два пункта повече от предходната година;
- В диапазона 58 – 62 dB(A) са измерени шумови нива в 3 от наблюдаваните пунктове, с един пункт по-малко от 2022 г.;
- В диапазона под 58 dB(A) са измерени шумови нива в един от наблюдаваните пунктове, като през 2022 г.

През 2023 г. най-високи еквивалентни нива на шума са установени в пункт №8 („Мано Тодоров“ №9) – 68,71 dB(A) и пункт №10 (ул. „Отец Паисий“ №63) – 68,47 dB(A).

Най-ниско еквивалентно ниво на шума – 55,60 dB(A) е измерено в пункт №2 (ул. „Цар Освободител“ №111).

Пунктовете за наблюдение върху територии, прилежащи към пътни, железопътни и въздушни трасета са 6 (от №1 до №6), като 5 от тях са разположени върху територии, подложени на въздействието на интензивен автомобилен трафик, а един пункт – върху територии, подложени на въздействието на железопътен транспорт. Измерените еквивалентни нива на шума в 5-те пункта в районите с интензивен автомобилен трафик варират от 67,73 dB(A) до 63,77 dB(A) при норма 60 dB(A). В пункта в района на жп гарата е измерено ниво на шума – 55,60 dB(A), при норма 65 dB(A). Намаляване на нивата на шума спрямо 2022 г. е установено в следните пунктове: пункт №1 с 1,00 dB(A) – (ул. „Св. Княз Борис I“ – от 68,73 dB(A) за 2022 г. на 67,73 dB(A) за 2023 г.), пункт №2 с 2,08 dB(A) – (ул. Цар Освободител“ №111 – от 57,68 dB(A) за 2022 г. на 55,66 dB(A) за 2023 г.) и пункт №5 с 0,78 dB(A) – (ул. „Патриарх Евтимий“ №22 – от 64,67 dB(A) за 2022 г. на 63,88 dB(A)). Увеличение на шума в сравнение с предходната година е установено в пункт №4 с 1,53 dB(A) – (ул. „Христо Смирненски“ №13 – от 62,75 dB(A) за 2022 г. на 64,28 dB(A) за 2023 г.) и пункт №6 с 2,63 dB(A) – (ул. „Вичо Грънчаров“ №13 – от 61,13 dB(A) за 2022 г. на 63,77 dB(A) за 2023 г.). В пункт №3 (кв. „Пролет“, ул. „Васил Левски“ №8) се наблюдава задържане на измерените шумови нива, спрямо предходната година (66,78 dB(A) за 2022 г. и 66,87 dB(A) за 2023 г.).

На териториите с промишлени източници на шум – производствено-складови територии и зони в гр. Горна Оряховица се наблюдават общо 4 пункта (от №7 до №10), като измерените еквивалентни нива на шума не надвишават нормата от 70 dB(A) и варират от 68,71 dB(A) до 64,72 dB(A). В сравнение с предходната година намаление на шума е регистрирано в пункт №7 ул. „Родопи“ №1 с 0,77 dB(A) – (от 65,48 dB(A) за 2022 г. на 64,72 dB(A) за 2023 г.), увеличение в пункт №9 ул. „Иван Момчилов“ №6 с 0,77 dB(A) – (от 65,78 dB(A) за 2022 г. на 66,55 dB(A) за 2023 г.) и задържане на шума в пункт №8 – (ул. „Мано Тодоров“ №9 - 68,71 dB(A) за 2022 г. и 68,71 dB(A) за 2023 г.) и в пункт №10 (ул. „Отец Паисий“ - 68,33 dB(A) за 2022 г. и 68,47 dB(A) за 2023 г.).

Върху териториите, подлежащи на усилена шумозащита са разположени 5 пункта (от №11 до №15).

- Жилищни зони и територии – 2 пункта

В жилищните зони и територии граничната стойност на нивата на шума е 55 dB(A). Еквивалентно ниво на шума в двата пункта (№11 и №13) е съответно 61,55 dB(A) и 60,58 dB(A). В сравнение с предходната година през 2023 г. е регистрирано незначително увеличаване на еквивалентното ниво на шума с 0,60 dB(A) в пункт №11(ул. „Пирот“ №12 – от 60,95 dB(A) за 2022 г. на 61,55 dB(A) за 2023 г.) и задържане в пункт №13 (ул. „Ангел Кънчев“ №43 – 60,35 за 2022 г. и 60,58 за 2023 г.).

- Зони за обществен и индивидуален отдих и зони за лечебни заведения и санаториуми – 3 пункта

В зоните за обществен и индивидуален отдих и зоните за лечебни заведения и санаториуми граничната стойност на нивата на шума е 45 dB(A). Стойностите на еквивалентното ниво на шума в трите пункта (№12 – ул. „Съединение“ №19, №14 – ул. „Ал. Стамболийски“ №1 и №15 – ул. „Васил Априлов“ №50) варират от 62,73 dB(A) до 66,03 dB(A). В сравнение с предходната година еквивалентното ниво на шума се задържа в два от пунктовете (пункт №12 - 63,20 dB(A) за 2022 г. и 62,73 dB(A) за 2023 г. и пункт №14 – 63,10 dB(A) за 2022 г. и 63,29 dB(A) за 2023 г.) и незначително се увеличава в пункт №15 с 0,63 dB(A).

Анализ на състоянието на акустичната среда на гр. Свищов

Мониторингът на шума в град Свищов показва, че от проведените 81 измервания на уличен шум, 47 (58,02%) са със стойности над нормите. От тях: 20 измервания са в пунктове, разположени на територии, подложени на въздействието на интензивен автомобилен трафик и 27 измервания – в пунктове на територии, подлежащи на усилена шумозащита (15 – в жилищни зони и територии и 12 – в зони за лечебни заведения и санаториуми, зони за научноизследователска и учебна дейност. В териториите с промишлени източници на шум не са измерени превишения на нормата от 70 dB(A).

Осредненото еквивалентно ниво на шума е 62,86 dB(A), а броят на преминалите за един час автомобили е 340.

В сравнение с 2022 г. разпределението на пунктовете по шумови диапазони е, както следва:

- Във високите диапазони 73 – 77 dB(A), 78 – 82 dB(A) и над 82 dB(A) не са установени шумови нива в нито един от наблюдаваните пунктове (както и през предходната година);
- В диапазона 68 – 72 dB(A) са измерени нива на шума в 1 от наблюдаваните пунктове (както и през предходната година);
- В диапазона 63 – 67 dB(A) са измерени нива на шума в 8 от наблюдаваните пунктове (с 2 пункта повече спрямо 2022 г.);
- В интервала 58 – 62 dB(A) са регистрирани шумови нива в 6 пункта (с 2 пункта по-малко спрямо предходната година);
- В диапазона под 58 dB(A) не са измерени нива на шума в наблюдаваните пунктове (както и през предходната година).

Най-ниското измерено еквивалентно ниво на шума – 58,37 dB(A) е регистрирано в пункт №15 (ул. „Петър Ангелов“ №18), а най-високото – 68,87 dB(A) в пункт №12 (пл. „Свобода“).

Върху териториите, подложени на въздействието на интензивен автомобилен трафик са разположени 6 от пунктовете за наблюдение в града (от №1 до №6). Измерените еквивалентни нива на шума в районите, подложени на въздействието на интензивен автомобилен трафик надвишават нормата от 60 dB(A) в четири от пунктовете и варират от 67,93 dB(A) до 60,58 dB(A). В сравнение с предходната година в един от наблюдаваните пунктове пункт №2, (ул. „Патриарх Евтимий“ №34) еквивалентното ниво на шума намалява с 1,90 dB(A) – от 61,48 dB(A) на 59,58 dB(A), в два от пунктовете (№1, ул. „Тридесет и трети свищовски полк“ №70 и пункт №5, комплекс „Младост“, ул. „Патриарх Евтимий“ №76) еквивалентното ниво на шума се увеличава съответно с 2,13 dB(A) и 0,58 dB(A) и в три от пунктовете (пунктове №№ 3, 4 и 6) се задържа (пункт №3, ул. „Алеко Константинов“ №26 - 59,67 dB(A) за 2022 г. и 59,67 dB(A) за 2023 г.; пункт №4, ул. „Цар Освободител“ №100 – 61,08 dB(A) за 2022 г. и 60,58 dB(A) за 2023 г. и пункт № 6, ул. „Петър Ангелов“ № 2 - 67,53 dB(A) за 2022 г. и 67,93 dB(A) за 2023 г.).

На териториите с промишлени източници на шум – производствено-складови територии и зони в гр. Свищов се наблюдават общо 4 пункта (от №7 до №10), в които измерените еквивалентни

нива на шума са под нормата от 70 dB(A) и варират от 63,82 dB(A) до 65,53 dB(A). В сравнение с 2022 г. в един пункт (№10, ул. „П. Р. Славейков“ №4) измереното еквивалентно ниво на шума се увеличава с 1,42 dB(A) и се задържа в три от пунктовете (№7, ул. Тридесет и трети Свищовски полк“ №110 – 64,63 dB(A) за 2022 г. и 64,78 dB(A) за 2023 г., №8, ул. „Студентска“ №6 – 65,13 dB(A) за 2022 г. и 65,53 dB(A) за 2023 г. и №9, ул. „Отец Паисий“ №63 - 64,12 dB(A) за 2022 г. и 64,32 dB(A) за 2023 г.).

Върху териториите, подлежащи на усилен шумозащита са разположени 5 пункта (от №11 до №15).

- Върху териториите, подлежащи на усилен шумозащита са разположени 5 пункта (от №11 до №15).

В жилищните зони и територии граничната стойност на нивата на шума е 55 dB(A). Еквивалентното ниво на шума и в трите пункта (№12, №13 и №14) се движи от 58,67 dB(A) до 68,87 dB(A). В сравнение с предходната година през 2023 г. е измерено намаление на еквивалентното ниво с 1,30 dB(A) в пункт №13 (ул. „Трети март“ 93А – от 62,50 dB(A) на 61,20 dB(A)) и задържане на еквивалентното ниво на шума в пункт №12 (пл. „Свобода“ – 68,88 dB(A) през 2022 г. и 68,87 dB(A) през 2023 г.) и пункт №14 (ул. „Черни връх“ №62 – 58,48 dB(A) през 2022 г. и 58,67 dB(A) през 2023 г.).

- Зони за лечебни заведения и санаториуми и зони за научноизследователска и учебна дейност – 2 пункта

В зоните за лечебни заведения и санаториуми и зоните за научноизследователска и учебна дейност граничната стойност на нивата на шума е 45 dB(A). Еквивалентното ниво на шума и в двата пункта надвишава нормата – в пункт №11 (ул. „Цар Освободител“ №53) – 63,05 dB(A) и в пункт №15 (ул. „Петър Ангелов“ №18) – 58,37 dB(A). В сравнение с предходната година измерените стойности на еквивалентното ниво на шума в пункт №11 се увеличава с 2,05 dB(A) (от 61,00 dB(A) през 2022 г. на 63,05 dB(A) през 2023 г.), а в пункт №15 показват незначително намаление с 0,60 dB(A) – (от 58,97 dB(A), през 2022 г. на 58,37 dB(A) през 2023 г.).

Въз основа на резултатите от мониторинга, анализа и оценката на шумовото натоварване, причинено от автомобилния транспорт, в трите населени места на област Велико Търново за периода 2007 г. – 2023 г. могат да бъдат очертани следните по-важни тенденции:

- С най-голям относителен дял е разпределението на наблюдаваните пунктове в диапазона 63 - 67 dB(A)
- Не са регистрирани нива на шума във високите диапазони: 78 – 82 dB(A) и над 82 dB(A), а през последните седем години и в диапазона 73 – 77 dB(A);
- Осреднените еквивалентни нива на шума и в трите мониториранни населени места се задържат над 60 dB(A).

Обобщеният анализ на резултатите от измерванията на шума през 2023 г., в сравнение с предходната 2022 г. показва следното:

- Осредненото еквивалентно ниво на шума и в трите наблюдавани града се стационарира до нивата на предходната година (за гр. Велико Търново – 64,44 dB(A) за 2022 г. и 65,03 dB(A) за 2023 г., за гр. Горна Оряховица – 63,99 dB(A) за 2022 г. и 64,10 dB(A) за 2023 г., за гр. Свищов – 62,65 dB(A) за 2022 г. и 62,86 dB(A) за 2023 г.).
- Във всички пунктове, разположени на територии, подлежащи на усилен шумозащита в наблюдаваните градове са регистрирани еквивалентни нива на шума, над нормативно определените стойности от 45 dB(A) и 55 dB(A).
- Измерените еквивалентни нива на шума в наблюдаваните пунктове, разположени на територии с промишлени източници на шум, не надвишават граничните стойности на

нивата на шума, с изключение на един пункт. (пункт №13 - ул. „Козлуджа“ №14, гр. Велико Търново).

- В 22 от наблюдаваните пунктове стойностите на еквивалентните нива на шума се задържат на същите нива, в 10 – намаляват с 1 – 4 dB(A), а в 16 – се увеличават с 1 – 4 dB(A).
- Интензивността на автомобилното движение се увеличава в гр. Горна Оряховица (от 451 МПС/час за 2022 г. на 485 МПС/час за 2023 г.) и гр. Велико Търново (от 666 МПС/час за 2022 г. на 718 МПС/час за 2023 г.), а в гр. Свищов остава същата и през двете години (340 МПС/час за 2022 г. и 340 МПС/час за 2023 г.);

През 2022 г. общинските администрации на Велико Търново, Горна Оряховица и Свищов са предприели мерки за оптимизиране на акустичната обстановка в съответните градове. Въпреки това и през 2023 г. продължава неблагоприятната тенденция на измерени наднормени еквивалентни нива на шума на територии, подлежащи на усилен шумозащита и на територии, подложени на въздействието на интензивен автомобилен трафик и в трите наблюдавани населени места.

Анализ на акустичната обстановка на територията на РЗИ-Плевен

Програмата за мониторинг на шум в град Плевен включва 21 пункта за наблюдение. Броят на пунктовете и разположението им е съобразен с методика, утвърдена от министъра на здравеопазването. Разпределението на пунктовете на територията на град Плевен е следното:

- 43% върху територии, подложени на въздействието на интензивен автомобилен трафик - 9 пункта;
- 14% върху територии с промишлени източници на шум-производствено складови територии и зони – 3 пункта;
- 43% върху територии, подлежащи на усилен шумозащита – 9 пункта.

Данните от определянето нивата на шум през 2023 г. показват, че в 85,91% от пунктовете, еквивалентните нива на шум са над граничната стойност за съответните територии.

През 2023 г. не са регистрирани еквивалентни нива на шума в диапазона над 82 dB(A).

Пунктове върху територии, подложени на въздействието на интензивен автомобилен трафик

В териториите, подлежащи на въздействието на интензивен автомобилен трафик, граничната стойност на шум е 60 dBA. Резултатите от измерванията показват, че еквивалентното ниво на шум в пунктовете от тези територии през 2023 година се движи от 59 dBA до 82,3 dBA. Превਿшението варира от 0 dBA до 22,3 dBA и е значително по-високо в сравнение с предходната година (от 0 dBA до 9 dBA). Измерените еквивалентни нива на шум само на един пункт (Пункт №8 ул. Княз Ал. Батенберг №9) са в норма (59 dBA). На четири пункта са регистрирани значително по-високи еквивалентни нива на шум в сравнение с 2022 г. като на Пункт №3 бул. Христо Ботев №156 са отчетени най-високи стойности – 82,3 dBA.

Пунктове върху територии с промишлени източници на шум – производствено-складови територии и зони

Пунктовете, разположени върху територии с промишлени източници на шум – производствено-складови територии, са в близост до обекти, в които се извършват дейности, свързани с ежедневно обслужване на града и са обособени в източната и западната промишлени зони на град Плевен.

Граничната стойност на нивото на шум за тези територии е 55 dBA. Показателят еквивалентно ниво на шум на трите пункта през 2023 г. се движи от 52 dBA до 65,2 dBA. Превਿшението е от 0 dBA до 10,2 dBA и се запазва на същото ниво в сравнение с предходната година (от 0 dBA до 10 dBA). Единствено на пункт №11 ж.к. Кайлъка, бл.345 измерените еквивалентни нива на шум (52,2 dBA) са в норма.

Пунктове върху територии, подлежащи на усилен шумозащита

Жилищни зони и територии

В жилищни зони и територии граничната стойност на шум е 55 dBA. Показателят еквивалентно ниво на шум на четирите пункта се движи от 54,3 dBA до 62 dBA. Превишението е от 0 dBA до 7 dBA и е почти същото в сравнение с превишението за тези територии през предходната година (от 0 dBA до 6,3 dBA).

През 2023 г. отново на пункт №15 ул. Волов №59 регистрираните еквивалентни нива на шум са в норма.

Зони за обществен и индивидуален отдих, зони за лечебни заведения и санаториуми, зони за научно-изследователска дейност

В зоните за обществен и индивидуален отдих, зоните за лечебни заведения и санаториуми и зоните за научно-изследователска дейност граничната стойност е 45 dBA. Показателят средно ниво на шум на четирите пункта през 2023 г. е в границите от 54 dBA до 66 dBA. Превишението от 9 dBA до 21 dBA. През настоящата година на два пункта (пункт №17 Градска градина и пункт №20 ул. Иван Вазов №43 до СУ „Иван Вазов“) измерените еквивалентни нива на шум са с по-ниски стойности от предходната година, но са отново над граничната стойност. На останалите два пункта (пункт №18 бул. Русе №89 – пред клиника по ортопедия и пункт №19 ул. Д. Константинов №21 до ПГОТ) измерените средни нива на шум се запазват почти на същото ниво.

Тихи зони, извън урбанизираните територии

В тихи зони, извън урбанизираната територия граничната стойност е 40 dBA. Показателят еквивалентно ниво на шум на пункт №21 парк „Кайлъка“ - главна алея (49,7 dBA) през 2023 г. е с по-ниски стойности от 2022 г. (50,7 dBA), но остава над нормата за съответните територии.

Анализът на получените резултати позволява да се направят следните изводи:

- В територии, подлежащи на въздействието на интензивен автомобилен трафик превишението на граничната стойност през настоящата година е значително по-високо в сравнение с предходната година. За първи път през 2023 г. на три пункта са определени еквивалентни нива на шум в диапазона 73-77 dB(A) и на един пункт в диапазона 78-82 dB(A). Като причина за високите еквивалентни нива на шум може да се посочи липсата на обходен маршрут за транзитно преминаващите транспортни средства и строително-монтажните дейности. Само на един пункт са определени еквивалентни нива на шум под граничната стойност за съответните територии.
- В територии с промишлени източници на шум превишението на граничната стойност се запазва на същото ниво в сравнение с предходната година. На един пункт измерените еквивалентни нива на шум са в норма.
- В жилищни зони и територии превишението на граничната стойност е почти същото в сравнение с превишението за тези територии през предходната година. На един пункт са определени еквивалентни нива на шум под граничната стойност.
- В зоните за обществен и индивидуален отдих, зоните за лечебни заведения и санаториуми и зоните за научно-изследователска дейност на два пункта измерените еквивалентни нива на шум са с по-ниски стойности от предходната година, но са над граничната стойност. В тихи зони, извън урбанизираната територия еквивалентното ниво на шум през 2023 г. е с по-ниски стойности, но е над граничната стойност.
- През настоящата година в диапазона над 82 dB(A) не са измерени шумови нива в нито един от наблюдаваните пунктове.

В град Силистра са определени 15 контролни пункта за мониторинг на шума, които са разпределени в 3 групи:

- Първа група – пунктове, разположени върху територии, подложени на въздействието на интензивен автомобилен трафик – 6 пункта;
- Втора група - пунктове, разположени върху територии с промишлени източници на шум – 2 пункта;
- Трета група - пунктове, разположени върху територии, подлежащи на усилен шумозащита – 7 пункта.

Резултати от проведения мониторинг на транспортен шум

L-(усреднените еквивалентни) дневни нива на шума са над нормативно определените граници в тринадесет от мониторинговите пунктове.

Анализ на състоянието на акустичната среда

Интензивност на шума

В пунктовете, разположени върху територии с интензивен автомобилен трафик, прилежащи към пъти, ж.п. и въздушни трасета, граничната стойност на еквивалентното дневно ниво на шума е 60 dB(A), съгласно Наредба № 6 за показателите за шум в околната среда, отчитащи степента на дискомфорт през различните части на денонощието, граничните стойности на показателите за шум в околната среда, методите за оценка на стойностите на показателите за шум и на вредните ефекти от шума върху здравето на населението, обн. ДВ бр. 58/2006 г. В тези пунктове измерените L-(усреднени еквивалентни) дневни нива на шума са над 60 dB(A).

В пунктовете, разположени върху територии с промишлени източници на шум – производствено-складови територии и зони, граничната стойност на еквивалентното дневно ниво на шума е 70 dB(A). В тези пунктове измереното дневно ниво на шума е в диапазона от 63 до 65 dB(A), т.е. няма превишение на граничната стойност.

В пунктовете, разположени върху територии, подлежащи на усилен шумозащита:

- В зоните за учебна дейност, граничната стойност на еквивалентното дневно ниво на шума е 45 dB(A). И в трите пункта от тази група измерените L (усреднени еквивалентни) дневни нива на шума са съответно 66 dB(A) и 67 dB(A), т. е. има превишение на граничната стойност;
- В зоната за лечебна дейност, граничната стойност на еквивалентното дневно ниво на шума е 45 dB(A). В пункта от тази група, ул. "Петър Мутафчиев" 80, МБАЛ - Силистра, измереното L (усреднено еквивалентно) дневно ниво на шума е 62 dB(A), т. е. има превишение на граничната стойност;
- В зоната за обществен и индивидуален отдих, граничната стойност на еквивалентното ниво на шума е 45 dB(A). Измереното L-(усреднено еквивалентно) дневно ниво на шума е съответно 64 dB(A), т. е. има превишение на граничната стойност;
- В жилищните зони и територии, граничната стойност на еквивалентното ниво на шума е 55 dB(A). В двата пункта измерените L-(усреднени еквивалентни) дневни нива на шума са 64 dB(A) и 65 dB(A), т. е. има превишение на граничната стойност.

Тенденции

В диапазона под 58 dB(A) през 2023г. не попада нито един пункт и това трайно се запазва като тенденция през последните 5 години, през които е извършван мониторинг на шума.

В диапазона от 58–62 dB(A) през 2023г. попада само един пункт (ул. "Петър Мутафчиев" № 80, МБАЛ – Силистра). Запазва се тенденция към намаляване броя на пунктовете в този диапазон.

За 2023г. в диапазона от 63–67 dB(A) попадат 14 броя пунктове, т.е. броят на пунктовете се повишава с още един (бул. "Велико Търново" 56, Енерго Про). Запазва се тенденцията броя на пунктовете в този диапазон да е най-голям.

Наблюдава се трайна тенденция към намаляване броя на пунктовете в диапазона 68-72 dB(A) през последните години, като през 2023г. в тази група не попада нито един пункт.

В заключение можем да обобщим, че:

- Измерените еквивалентни нива на шума трайно се запазват над граничните стойности. На пунктовете, които се намират в зони с учебна, лечебна дейност и жилищни зони, измерените дневни еквивалентни нива на шума са над граничните стойности;
- Пунктовете за 2023г., които имат измерени еквивалентни нива на шума, превишаващи граничните стойности са:
 - В Първа група – райони, прилежащи към пътни трасета с интензивен автомобилен трафик (всички пунктове от групата са с превишение на граничните стойности на шума);
 - В Трета група – райони, подлежащи на усилен шумозащита (зони за учебна дейност, зони за лечебна дейност, жилищни зони и територии) - всички пунктове от групата са с превишение на граничните стойности на шума;
- През 2023г. преобладават пунктовете с нива в диапазона 63-67 dB(A) – 14 броя (93%);
- В диапазона под 58 dB(A) през 2023г. няма нито един пункт;
- В диапазона 68-72 dB(A) през 2023г. не попада нито един пункт;
- В 87% от пунктовете са измерени наднормени нива на шум.

Анализът потвърждава трайно задържане нивата на шумовото замърсяване в диапазона 63-67 dB(A), приет за не прекомерно висок шум, но носещ сериозен здравен риск. Броят на пунктовете, в които измерените нива на шума са над граничните стойности е значителен и затова факторът шум продължава да бъде проблем за здравето и качеството на живот на живеещите в град Силистра.

За извършване на основните товаро-разтоварни дейности (кораб-бряг, бряг-кораб) в пристанищните терминали, части от пристанище за обществен транспорт Русе се използват портални електрически кранове, които са ниски нива на шум, при което не се надвишават допустимите стойности на шум в урбанизирани територии. След приставане на самоходните плавателни съдове в пристанищните терминали се изключват основните двигатели и дизел-генератори, като се подава ел. енергия, нужна за функционирането на кораба от външни електрически табла, собственост на пристанищния оператор.

2.1.12.2. ВИБРАЦИИ

Вибрации в районите на разглежданите пристанищни терминали могат да се генерират основно от транспорта (железопътен, автомобилен и пр.), технологичното оборудване в промишлените предприятия, вкл. и пристанищните терминали, както и работата на строителна техника и механизация.

Предаването на вибрации в земната основа от технологичното оборудване в предприятията по правило се ограничава чрез монтирането му на специално проектирани и изградени за целта фундаменти. Що се касае до вибрациите, излъчване от транспорта, то чрез проектната конструкция на земното легло и пътната настилка, се осигурява бързо затихване на вибрациите от МПС в земната основа, предвид което по правило и те не се считат за източник на вибрации в околната среда. Вибрациите от строителна техника и механизация са ограничени единствено в работна среда и нормалната им експлоатация не е източник на вибрации в околната среда.

2.1.12.3. РАДИАЦИОННА ОБСТАНОВКА

Министерството на околната среда и водите, чрез Изпълнителната агенция по околна среда (ИАОС) и нейните лаборатории за радиационни измервания във Враца, Монтана, Плевен, Варна,

Бургас, Стара Загора и Пловдив, осъществява системни наблюдения за радиационното състояние на околната среда в България чрез утвърдена мрежа за провеждане на радиологичен мониторинг на околната среда (по компоненти: въздух, води и почви), включваща пунктове, наблюдавани показатели и периодичност.

Данните за мощността на дозата на гама-лъчението за страната се получават в реално време от 26 постоянни мониторингови станции на Националната автоматизирана система за непрекъснат контрол на радиационния гама-фон (НАСНКРГФ), администрирана от ИАОС.

Националната автоматизирана система за непрекъснат контрол на радиационния гама-фон е интегрирана в Европейската система за обмен на радиологични данни - EURDEP, като се изпращат ежечасно данни за радиационния гама-фон от страната към EURDEP.

Съгласно Регионалните доклади за състоянието на околната среда за 2023 г. на РИОСВ, в чийто териториален обхват попадат оценяваните пристанищни терминали, може да се анализира следното:

- РИОСВ-Русе

През 2023 г. в ЛМС гр. Русе, гр. Силистра, гр. Тервел и гр. Самуил не са регистрирали изменения на радиационния гама-фон над естествените вариации, характерни за тези мониторингови станции от Националната автоматизирана система за непрекъснат контрол на радиационния гама-фон.

При наблюдението на радиационното състояние от фоновия мониторинг в необработваемите почви не са констатирани изменения над характерните за съответните райони стойности на специфичната активност на естествените и техногенни радионуклиди. В повърхностните водни тела и седименти, не са установени замърсявания с естествени и техногенни радионуклиди.

- РИОСВ-Велико Търново

През 2023 г. в ЛМС гр. Велико Търново не са регистрирани изменения на радиационния гама-фон над естествените вариации, характерни за тази мониторингова станция от Националната автоматизирана система за непрекъснат контрол на радиационния гама-фон.

Не е наблюдавана тенденция за повишаване на обемната специфична активност на естествените и техногенни радионуклиди в атмосферния въздух.

При наблюдението на радиационното състояние от фоновия мониторинг в необработваемите почви не са констатирани изменения над характерните за съответните райони стойности на специфичната активност на естествените и техногенни радионуклиди. В повърхностните водни тела и седименти, не са установени замърсявания с естествени и техногенни радионуклиди.

- РИОСВ-Плевен

През 2023 г. в рамките на националната мрежа за радиационен мониторинг на околната среда, от Регионална лаборатория – Плевен към ИАОС са взети общо 119 бр. проби за измерване на радиационен фон и атмосферна радиоактивност, на територията на Плевенска, Ловешка, Великотърновска и Габровска област.

Извършени са 101 бр. измервания на радиационния γ (гама) фон. Не са установени превишения за характерните за съответните райони фоновы стойности.

Взети и изследвани са 14 бр. проби за съдържание на радионуклиди в атмосферния въздух. В изследваните проби не е регистрирано повишено съдържание на природни или техногенни радионуклиди, в сравнение с характерните за съответните райони стойности.

В изследваните проби от необработваеми почви и води от повърхностни реки и водоеми не е регистрирано повишено съдържание на природни или техногенни радионуклиди, в сравнение с характерните за съответните райони стойности.

На база резултатите от проведения мониторинг, представен по-горе, радиационното състояние на околната среда в контролирания от РИОСВ-Плевен регион не показва отклонения от действащите норми и/или характерните за съответните райони стойности.

2.1.12.4. ЕЛЕКТРОМАГНИТНИ ИЗЛЪЧВАНИЯ

Електрическите и магнитни полета съществуват в природата и винаги са присъствали на земята. През 20-ти век ЕМП в околната среда непрекъснато се увеличават в резултат на нарасналата употреба на изкуствени източници, увеличената потребност от електрически ток, развитието на безжичните технологии, изменението на производствените процеси и социалното поведение. Всеки човек в развитото общество е подложен на сложен комплекс от електрически и магнитни полета с различни честоти, в дома си и на работното място.

Електромагнитните полета са комбинация от невидими електрически и магнитни полета с различна сила. Генерират се от природни явления, както и от човешки дейности, главно употребата на електричество.

Повечето електромагнитни полета, създадени от човека, са със специфична честота, варираща от високи честоти – микровълнов обхват, използвани от мобилните телефони, през средни честоти – радиочестотен обхват до свръхниски честоти – като тези, генерирани от електрическите проводници.

Когато човек е изложен на електромагнитни полета в микровълновия и радиочестотния обхват, може да се получи загряване на повърхността на тялото с течение на времето. Силата на излъчване на полето бързо намалява с увеличаване на разстоянието до източника, което означава, че човек поглъща повече енергия от устройство, което използва отблизо – мобилен телефон в ръката, отколкото от по-силен източник, като радиопредавателна кула, която е доста по-отдалечена.

Съвременните средства за комуникация създават нейонизиращо електромагнитно поле. Това поле е нискоенергийно и неговите честота и мощност не са достатъчни, за да разрушат молекулите в тялото. Нейонизиращо електромагнитно поле е съвсем различно от йонизиращото излъчване (радиация), което се асоциира с рентгеновите и гама-лъчи и техните биологични ефекти върху хората. Няма доказателства за нездравословни ефекти от електромагнитни полета, чиито показатели имат стойности под нивата на приетите ограничения. Стойностите на показателите на електромагнитно поле, създавано от базовите станции за мобилни комуникации в околната среда и от мобилните телефони са много по-ниски от граничните стойности, които са приети за безопасни.

Съществуват национални и международни норми по отношение ограничаване на въздействието на електромагнитните полета в зависимост от честотния обхват, зоните на достъп и работните места. Законът, регламентиращ обществените отношения в системата на здравеопазването е Законът за здравето, обн., ДВ, бр. 70/2004 г. Съгласно разпоредбите му, нейонизиращите лъчения в жилищни, производствени, обществени сгради и урбанизирани територии са фактор на жизнената среда и подлежат на контрол, а обектите, източници на нейонизиращи лъчения са обекти с обществено предназначение и също подлежат на държавен здравен контрол, който се извършва в съответствие с разпоредбите на Наредба № 36 за условията и реда за упражняване на държавен здравен контрол, обн., ДВ, бр. 63/2009 г. Електромагнитните полета в околната среда непрекъснато се увеличават в резултат на нарастващата употреба на изкуствени източници. Разширяващият се спектър от оборудване значително увеличава, както броя на източниците на електромагнитни полета, така и променя нивата, типа и разпределението на ежедневната експозиция на населението. С цел оценка на риска и влиянието на електромагнитните полета, като фактор на жизнената среда върху индивидуалното и общественото здраве, регионалните здравни инспекции извършват периодичен анализ и оценка на данните за състоянието на жизнената среда. Анализът цели разработване и провеждане на мерки за ограничаване, намаляване и ликвидиране на негативните ефекти от въздействието на нейонизиращите лъчения. В тази връзка се поддържат и актуализират публични регистри на обекти с обществено предназначение. В тези регистри са включени и източниците на нейонизиращи лъчения: базови станции и приемо-предавателни станции на мобилни оператори и радио-

телевизионни ретранслатори.

Съгласно чл. 36, ал. 3 от Закона за здравето регионалните здравни инспекции създават и поддържат публичен регистър на обектите с обществено предназначение, в т.ч. обектите, източници на нейонизиращи лъчения.

В регистъра на обектите с обществено предназначение на **РЗИ – Русе** са регистрирани 237 станции на мобилни оператори.

През 2023 г. на територията на РЗИ– Русе е осъществен контрол на 32 базови станции на мобилни оператори, от които 14 разположени в близост до детски и учебни заведения, 1 до лечебно заведение и 17 базови станции в околна среда.

Общо през предходната година на територията на област Русе са извършени 74 броя измервания в сградите и в прилежащите дворни пространства на пет детски градини, девет учебни заведения, едно лечебно заведение, обхванати с мониторинг през 2023 г. За детските градини са констатирани най - високи измерени: моментна стойност $0,31 \mu\text{W}/\text{cm}^2$ и средна стойност $0,22 \mu\text{W}/\text{cm}^2$ (за сравнение през 2022 г. тези стойности са съответно: $0,37$ и $0,24 \mu\text{W}/\text{cm}^2$). Тези показания са установени в дворните пространства на детските заведения. За учебните заведения са констатирани най – високи измерени: моментна стойност $1,23 \mu\text{W}/\text{cm}^2$ и средна стойност $0,91 \mu\text{W}/\text{cm}^2$ (за сравнение през 2022 г. тези стойности са съответно: $1,12$ и $0,85 \mu\text{W}/\text{cm}^2$). Стойностите за 2023 г. са установени в двор на ОУ „В. Априлов“. За лечебното заведение са констатирани най - високи измерени: моментна стойност $0,31 \mu\text{W}/\text{cm}^2$ и средна стойност $0,24 \mu\text{W}/\text{cm}^2$ (за сравнение през 2022 г. тези стойности са съответно: $0,29$ и $0,21 \mu\text{W}/\text{cm}^2$).

Извършени са 162 броя измервания, от които 112 броя измервания са на територията на гр. Русе и 50 на територията на Русенска област. На територията на гр. Русе са констатирани най-високи измерени: моментна стойност $1,07 \mu\text{W}/\text{cm}^2$ и средна стойност $0,82 \mu\text{W}/\text{cm}^2$.

За областта е констатирана максимално измерена моментна стойност $0,94 \mu\text{W}/\text{cm}^2$ и средна стойност $0,73 \mu\text{W}/\text{cm}^2$ в с. Голямо Враново.

До края на месец ноември 2024 г. в РЗИ-Русе има постъпила една жалба от гражданка във връзка с излъчване на ЕМП от БС на „А 1 България“ ЕАД и БС на „БТК“ ЕАД в гр. Мартен. При направените 8 бр. измервания в жилището на жалбоподателката не е констатирано превишение на нормата на показателя „Плътност на мощност“.

В заключение може да се обобщи, че на територията на РЗИ-Русе през предходната година са извършени общо 236 измервания. Резултатите от тях показват, че на територията на гр. Русе и област Русе, стойностите на показател „Плътност на мощност“ са много под определеното в Наредба № 9 пределно допустимо ниво от $10 \mu\text{W} / \text{cm}^2$.

Обследваните антени на мобилни оператори не представляват здравен риск за населението, живеещо в близост до тях.

В Регистъра на обекти с обществено предназначение, поддържан от **РЗИ – Велико Търново**, до 05.12.2023 г. са вписани общо 346 обекта – източници на нейонизирани лъчения.

Всички вписани в Регистъра базови станции са преминали през етапите на съгласуване и контрол, което е удостоверено с приложените към уведомленията за откриване на обекти с обществено предназначение документи.

Съгласно плана за мониторинг на електро-магнитни полета (ЕМП) за 2023 г. от РЗИ – Велико Търново са извършени:

- контролни измервания на обекти, източници на нейонизиращи лъчения, разположени в близост до детски, учебни и лечебни заведения, които попадат или са разположени по границите на хигиенно-защитната зона;
- измервания в околната среда на 10% от всички обекти, източници на нейонизиращи лъчения, разположени на територия с голяма концентрация на население и жилищни

сгради (централна градска част и жилищни комплекси) в големите градове на територията на областта;

- контролни измервания по повод постъпили жалби и сигнали на граждани.

Мониторингът, включващ измерване на контролирания параметър (плътност на енергийния поток) е извършен, с цел установяване съответствието на нивата на електромагнитните полета с действащите норми и изисквания, съгласно Наредба №9 от 1991 г. на МЗ и МОСВ за пределно допустими нива на електромагнитни полета в населени територии и определяне на хигиенно-защитни зони около излъчващи обекти (обн. ДВ, бр. 35 от 1991 г., изм. ДВ, бр. 8/2002 г.).

Всички измервания на моментната и средната стойност на интензитета на електрическото поле, както и плътността на мощност на електромагнитното поле в 106 точки на измервания, са извършени съгласно „Методика за измерване и оценка на електромагнитното поле в населената околност на предавателни антени към системи за мобилни връзки“ с преносим уред за измерване на ЕМП, модел SMP, притежаващ сертификат от калибриране №13/00806.

Във всички пунктове на измерване, осъществени в двете контролни групи са отчетени стойности, многократно по-ниски от пределно допустимото ниво на ЕМП. По тази причина не са организирани повторни измервания и не са предприемани принудителни административни мерки.

През 2023 г. са постъпили 2 (два) сигнала в РЗИ – Велико Търново с вх. №№96-00-13/17.03.2023 г. и 96-00-35/24.04.2023 г., относно наличие на източници на нейонизиращи лъчения в близост до жилища, находящи се съответно в град Велико Търново, ул. „Г. Бенковски“ №9 и в с. Арбанаси, ул. „Софроний Врачански“ №13.

В тази връзка от главен експерт в Орган за контрол от вид А в дирекция „Лабораторни изследвания“ при РЗИ – Велико Търново са извършени измервания. Резултатите на измерените стойности, отразени в Протоколи за контрол на електромагнитни полета №№48N/15.03.2023 г. и 67N/27.04.2023 г., са многократно по-ниски от пределно допустимото ниво на ЕМП.

През отчетната 2023 г. в РЗИ – Велико Търново е извършена оценка на съответствието на 20 (двадесет) инвестиционни проекта за нови и за преустройство на действащи БС. Разпределението по възложители е както следва: 2 (два) инвестиционни проекта за БС на „Виваком България“ ЕАД, 12 (дванадесет) на „Цетин България“ ЕАД и 6 (шест) на „А1 България“ ЕАД. За всички разгледани проектни документации са издадени Здравни заключения за оценка на съответствието със здравните норми и изисквания.

През 2023 г. представители на РЗИ – Велико Търново не са участвали в Държавни приемателни комисии за въвеждане в експлоатация на обекти, източници на нейонизиращи лъчения.

В регистъра на обектите с обществено предназначение на **РЗИ – Плевен** са регистрирани 251 станции на мобилни оператори. Резултатите от извършените контролни измервания показват, че стойностите на контролираните параметри съответстват на изискванията на Наредба №9 на МЗ, ДВ бр.35/1991 г. за пределно-допустимите нива на електромагнитни полета в населени територии и определяне на хигиенно-защитни зони около излъчващи обекти.

Данните от мониторинга през 2023 година показват, че във всички обхванати обекти, източници на нейонизиращи лъчения, разположени на територията на област Плевен, не са установени измервания над допустимото ниво.

Стойностите на плътност на мощност и интензитет на електрическото поле в пунктовете на измерване отговарят на изискванията на Наредба №9, ДВ бр.35/1991 година.

До месец декември 2023 година не са постъпили сигнали и жалби в РЗИ – Плевен.

В заключение може да се обобщи, че на територията на РЗИ-Плевен:

- От представените резултати от измерванията на ЕМП на базови станции за мобилна комуникация на територията на област Плевен през 2023 година се вижда, че измерените стойности отговарят на приетите в България хигиенни норми;

- Обследваните антени на мобилни оператори не представляват здравен риск за населението, живеещо в близост до тях.

В Регистъра на обектите с обществено предназначение на **РЗИ-Силистра** към началото на 2023г. източниците на нейонизиращи лъчения за област Силистра са 137 броя и програмата за мониторинг е направена въз основа на тази бройка.

През 2023г. са регистрирани 5 броя нови базови станции. През 2023г. е осъществен предварителен здравен контрол на 6 бр. базови станции, на които е извършено преустройство.

Представените данни от извършените измервания в сградите (помещенията) и прилежащите терени на детски, учебни и лечебни заведения са под пределно допустимите нива съгласно Наредба № 9 за пределно-допустими нива на електромагнитни полета в населени територии и определяне на хигиенно-защитни зони около излъчващи обекти, обн. ДВ бр. 35/1991 г. и не представляват риск за здравето на обитателите в тези сгради.

Представените данни от извършените измервания на електромагнитните полета в райони, разположени в населени места на територията на областта са под пределно допустимите нива съгласно Наредба № 9 за пределно-допустими нива на електромагнитни полета в населени територии и определяне на хигиенно-защитни зони около излъчващи обекти, обн. ДВ бр. 35/1991 г. и не представляват риск за здравето на населението.

През 2023г. в РЗИ-Силистра не са постъпвали сигнали относно излъчването от антени на мобилни оператори.

В заключение може да се обобщи, че от представените резултати от измервания на електромагнитното поле в околността на базовите станции за мобилна комуникация на територията на област Силистра, оценени за съответствие с действащите норми и изисквания, се вижда, че през предходната календарна година няма стойности, превишаващи граничната стойност за плътност на мощност от $10 \mu\text{W}/\text{cm}^2$. Всички отчетени стойности са по-ниски от хигиенните норми за населението, регламентирани в Наредба № 9 за пределно-допустими нива на електромагнитни полета в населени територии и определяне на хигиенно-защитни зони около излъчващи обекти, обн. ДВ бр. 35/1991 г.

На територията на пристанищните терминали, обект на настоящия Доклад, не са налични и не са регистрирани източници на електромагнитни лъчения.

2.2. ЕВЕНТУАЛНО РАЗВИТИЕ НА ОКОЛНАТА СРЕДА БЕЗ ПРИЛАГАНЕ НА ПЛАНА

Отчитайки дадената по-горе подробна характеристика на аспектите на околната среда - виж т. 2.1, в настоящата точка е направен анализ на евентуално развитие на аспектите на околната среда, в т.ч. по отношение на човешкото здраве, без прилагането на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе.

Таблица 43. Евентуално развитие на аспектите на околната среда, вкл. и човешкото здраве, без прилагане на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе

Компонент/ фактор на околната среда	Евентуално развитие без прилагане на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе
Климат, климатични изменения и адаптация към климатичните промени	Цялата страна, в т. ч. и районите на пристанищните терминали, са локализирани в един от регионите, особено уязвими от изменението на климата, изразяващо се главно в повишаване на температурата и екстремни валежи, както и в увеличената честота на екстремни събития, като суши и наводнения. Независимо от реализацията на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе, тенденцията относно повишаване температурата на въздуха, честотата на

Компонент/ фактор на околната среда	Евентуално развитие без прилагане на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе
	екстремните валежи и екстремните събития, очаквано ще се запази. От значение в случая ще е всички новопредвидени дейности да се реализират при съобразяване на очакваните климатични промени и осигуряване адаптация на проектните разработки към същите. От друга страна нереализирането на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе няма да подпомогне реализирането на целите на опазване на околната среда и в частност изменението на климата, заложи в разгледаните в настоящия доклад национални и международни планове и програми.
Качество на атмосферния въздух	Нереализирането на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе като цяло не се очаква да доведе до промени в качеството на атмосферния въздух в засегнатите територии. За част от населените места в районите на пристанищните терминали са изготвени и се прилагат програми за подобряване качеството на атмосферния въздух, във връзка с което се изпълняват редица мерки, заложи в същите. Наблюдава се ясна тенденция за подобряване на КАВ. Без прилагането на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе се очаква запазване на тази положителна тенденция за намаляване на замърсителите, но със значителни затруднения в хода на изпълнение на програмите, дължащи се най-вече на липса на конкретни устройствени изисквания по отношение на пространственото развитие на зелените площи в границите на пристанищните терминали, съхраняване на свободни пространства и създаване на условия за естествена вентилация на територията и др.
Повърхностни води	Неприлагането на „Проект на генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе“ няма да се отрази върху екологичното и химично състояние на водното тяло, като не се очаква да доведе до влошаване състоянието на директно засегнатия повърхностен воден обект, тъй като ще продължат и понастоящем реализираните дейности без промени, при което не се констатира поражаващи се от това проблеми за повърхностните води.
Подземни води	Пристанищната инфраструктура не използва ресурси от подземни води. В обхвата на пристанищен терминал Силистра, попада III пояс на СОЗ, учредена със Заповед № СОЗ-220/21.04.2009 г. на ТК 1, плувен басейн в хотел Дръстър. Пристанищните терминали на Генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе не попадат в буферни зони с радиус 1000 (хиляда) метра от водоземни съоръжения за питейно водоснабдяване без определени СОЗ, за които е необходимо спазване на ограничения в буферни зони, съгласно Приложение 1 към Национален каталог от мерки към ПУРБ. В ПИ с идентификатор 63427.8.1413 е изграден шахтов

Компонент/ фактор на околната среда	Евентуално развитие без прилагане на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе
	кладенец за питейно-битови нужди. Водовземното съоръжение не е вписано в регистрите на Басейнова дирекция за стопански нужди и разрешителните за водовземане от подземни води на БДДР. Количественото и качествено състояние на ПВТ се базира на комплектна оценка, включваща експлоатационни ресурси, химичен състав на подземните води и др. Пристанищната инфраструктура е несъизмерима спрямо площите на подземните водни тела. Тя не използва ресурси от подземни води и в тази връзка, неприлагането на Генералния план, не влияе на управлението на ПВТ и зоните за защита.
Геоложка среда	Фериботният терминал Силистра попадащ в землището на с. Айдемир е разположен в участък с развити ерозионни процеси по десния бряг на р. Дунав - р. км. 398-378 - Ветрен-Силистра Пристанищният терминал Русе – Изток - 1 се намира в район на участък с развити ерозионни процеси по десния бряг на р. Дунав - р.км 489-479 Русе-Сандрово Пристанищен терминал Свищов засяга долната граница на древно свлачище № VTR28.65766.01 и в неговия район попадат съвременни свлачища №№ VTR28.65766.01.05, VTR28.65766.01.23, VTR28.65766.01.02 и VTR28.65766.01.06. В обхвата на Пристанищен терминал Никопол попада древно свлачище № PVN21.51723.19 и съвременно, потенциално свлачище PVTM21.51723.19.01, като територията на пристанищния терминал е извън границите на строителната забрана, наложена със Заповед № 141/23.09.1977 г. на КАБ при МС за кварталите в гр. Никопол. Имотите на пристанищния терминал в гр. Тутракан са извън свлачищните участъци и са извън границите на строителната забрана, наложена със заповед № РД-14-02-149/18.03.1982 г. за кварталите в северната част на града. В близост до пристанищен терминал Сомовит се намират: древно и потенциално свлачище с № PVN08.68045.01 и старо, периодично-активно свлачище № PVN08.68045.02.01. Пристанищният терминал се намира извън границите на строителната забрана (Заповед № 141/23.09.1977 г. при МС и Заповед № РД-02-14-167/31.03.1995 г. на МТС, наложена за кварталите на с. Сомовит). Към момента има изградени противоерозионни съоръжения към фериботен терминал Силистра (на изток е изградена наклонена кейова стена, а на запад по брегът на р. Дунав е изградена биозащита) и в района на Пристанищен терминал Силистра защитното съоръжение срещу ерозията се състои от наклонена кейова стена Пристанищната инфраструктура е в периферията на древни и периодично активни свлачища, но няма застрашена инфраструктура. Генералния план не предвижда строителни и геозащитни дейности.

Компонент/ фактор на околната среда	Евентуално развитие без прилагане на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе
	Неприлагането на Генералния план, няма да се отрази на моментното геодинамично състояние на свлачищните склонове, както и на ерозионните процеси.
Ландшафт	Нереализирането на плана не се очаква да доведе до каквито и да е промени в ландшафтните характеристики на района. Неговото бъдещо прилагане ще е от значение за регулиране бъдещите инвестиции и застрояване в границите на пристанищните терминали, така че да не се допусне нарушаване на ландшафтните характеристики на районите.
Земи и почви	Планът е насочен към регулярно развитие и подобряване на пристанищната инфраструктура. Ако не бъде приложен се запазва текущото състояние на почвите в района на пристанищните терминали. Възможно е поради липса на конкретни устройствени изисквания по отношение на пространственото развитие на зелените площи в границите на пристанищните терминали при нереализирането на плана, да се стигне до значително увреждане на почвени профили.
Културно-историческо наследство	Без прилагане на плана ще се запази съществуващото състояние на културно-историческото наследство.
Биологично разнообразие	Без прилагане на плана ще липсва систематичен подход към екологичните проблеми в района. Предвидените в плана конкретни мерки като ограничаване на строителните работи през размножителния период на птиците, изготвяне на план за собствен мониторинг, подбор на местни видове при озеленяване и внедряване на системи за предотвратяване на разливи на опасни вещества в акваторията няма да бъдат реализирани по координиран начин. Също така, без плана ще отсъства стратегическият подход към разделното събиране на отпадъци и прилагането на противопожарни мерки. Липсата на обучение на пристанищния персонал за действие при аварии ще увеличи риска от инциденти с негативно въздействие върху биоразнообразието. В плана е подчертано и изискването за съобразяване с границите на защитените територии и зони при разработване на нови проекти. Неосъществяването на плана би довело до запазване на съществуващите негативни тенденции, фрагментирани и неkoordinирани действия по опазване на биоразнообразието и потенциално бъдещо влошаване на състоянието на местообитанията и видовете в района.
Материални активи	Не се очаква промяна в състоянието на материалните активи в района на пристанищните терминали при нереализирането на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе.
Здравно-хигиенни аспекти	Нереализирането на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе би могло да доведе до нерегулирано развитие на дейностите в границите на засегнатите пристанищни терминали, поради което да се констатираат локално завишени емисии в атмосферата и шумови нива, което обаче не се очаква да е значително. Това от своя страна няма да промени здравно-хигиенните аспекти

Компонент/ фактор на околната среда	Евентуално развитие без прилагане на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе
	на средата в зоните на близко разположените обекти, подлежащи на здравна защита, наблюдавани и понастоящем. Може да се обобщи, че неприлагането на Генералния план за пристанище Русе няма да окаже значителни вредни въздействия и поледици върху живота и здравето на засегнатото население.
Отпадъци	На национално и местно ниво, в районите, където е ситуирана пристанищната инфраструктура, предмет на оценка, се наблюдава тенденция по отношение управление на отпадъците за намаляване на количеството генерирани и депонирани битови отпадъци, навлизане и налагане на кръговата икономика, вторично използване на ресурсите. Не се очаква нереализирането на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе да се отрази върху процесите, свързани с управлението на отпадъците на местно, регионално и национално ниво. И понастоящем пристанищните терминали са с внедрени системи за управление на отпадъците и тяхното правилно управление, при спазване изискванията на приложимата в страната нормативна база в областта, не са предпоставка за отрицателно повлияване върху компонентите на околната среда.
Опасни химични вещества	Не се очаква промяна в средата при нереализирането на плана, вкл. и дължащо се на увеличен риск от възникване на аварийни събития в разположени в близост съоръжения с нисък или висок рисков потенциал.
Вредни физични фактори	Нереализирането на Генералния план в цялост няма да повлия върху тенденциите, наблюдавани и понастоящем, по отношение нивата на шум, вибрации и електромагнитни лъчения в районите на пристанищните терминали и засегнатите населени места. Възможно е неприлагането на плана да доведе до влошаване на акустичната среда в района поради нерегламентирано застрояване и разширяване на пристанищните терминали.

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

Както е посочено и по-горе чрез проекта на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе се дава възможност за развитие на съществуващите пристанищни дейности и услуги с оптимизиране на зоните, в които се извършват, подобряване на транспортните, технологичните, инфраструктурните проекти, свързани с организацията на пристанищните дейности, както и вземане на обосновани решения за навигационното осигуряване на пристанищната акватория – граници и проектни дълбочини. Залагането на обобщени параметри за бъдещи инвестиционни инициативи за изграждането на нови открити и закрити складове, нови складове за специфични товари, нови паркинги, зони за изчакване, административни сгради с офиси, както и отразяване и създаване на база за реализация на текущи инициативи и планове, като монтаж и въвеждане в експлоатация на пристанищни приемни съоръжения за отпадъци, също са в основата на плана.

Въз основа на характеристиката на аспектите на околната среда към момента (която е

направена в т. 2 на ДЕО), както и на предвижданията на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе, в тази точка е обърнато внимание на онези територии, които ще се засегнат най-значително от реализацията на плана. Това са основно районите на засегнатите от плана пристанищни терминали.

3.1. КЛИМАТ И АТМОСФЕРЕН ВЪЗДУХ

3.1.1. КЛИМАТ, ПРОМЕНИ В КЛИМАТА И АДАПТАЦИЯ КЪМ КЛИМАТИЧНИТЕ ПРОМЕНИ

Изпълнението на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе не предполага негативно засягане на територии по отношение на климата, климатичните изменения и адаптацията към климатичните изменения. Количествата генерирани в околната среда емисии от прилагането на плана (реализирането и експлоатация на свързаните с него проекти) се очаква да са с пространствен мащаб, който да е с подмрежов ефект за пространствените мащаби на изменение на климата. Следователно няма да има изменение в режима и пространственото разпределение на стойностите на климатичните елементи в разглежданите райони на пристанищните терминали, обект на оценка.

Проектирането и изпълнението на конкретни проекти при спазване на заложените в плана параметри ще става при съобразяване на настъпилите и очаквани за районите особености, породени от климатичните промени, предвид което с прилагането на Генералния план ще става съобразено с адаптация на същия към климатичните промени.

3.1.2. КАЧЕСТВО НА АТМОСФЕРНИЯ ВЪЗДУХ

Прилагането на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе е свързано с реализирането на конкретни проектни предложения при спазването на устройствените зони и параметри на проектиране и застрояване, утвърдени от плана. При изпълнението на строителни и/или изкопно-насипни дейности при реализацията на дадени инвестиционни предложения ще се наблюдава локално, временно и обратимо влошаване на качеството на атмосферния въздух в съответния пристанищен район, където същите се реализират. Нормативно определено е при изпълнение на строителните и/или изкопно-насипните дейности да се спазват изискванията на чл. 70 от Наредба № 1 за норми за допустими емисии на вредни вещества (замърсители), изпускани в атмосферата от обекти и дейности с неподвижни източници на емисии, съгласно което не се очаква реализацията на Генералния план на пристанище Русе да има значително въздействие върху качеството на атмосферния въздух в районите на пристанищните терминали и засегнатите населени места.

Прилагането на плана в неговата цялост се очаква да доведе до положителни и постоянни въздействия, тъй като ще се ограничи нерегулируемото развитие на териториите на пристанищните терминали, в т. ч. и източниците на емисии в атмосферата. Това от своя страна не е свързано със значителни негативни въздействия върху КАВ в районите на терминалите.

3.2. ПОВЪРХНОСТНИ И ПОДЗЕМНИ ВОДИ

3.2.1. ПОВЪРХНОСТНИ ВОДИ И ПОДЗЕМНИ ВОДИ

Прилагането на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе не се очаква да доведе до значително въздействие върху повърхностните и подземните водни тела и повърхностните водни обекти в района на пристанищните терминали, тъй като същият утвърждава устройствените зони и техните параметри за проектиране и застрояване, като се цели недопускане на неорганизирано строителство, изчерпване на водните ресурси и замърсяване на водите.

Що се касае до пристанищната акватория, то чрез Генералния план на пристанището не се предвиждат дейности, различни от досега извършваните и свързани с поддържането на

съоръженията и извършването на драгажни операции , с цел осигуряване на изискуемата дълбочина за приставане на кораби. Предвид това не се очакват въздействия върху качеството на повърхностните води, различни от наблюдаваните и понастоящем и свързани с незначително увеличаване мътността на водите в резултат от драгажните операции.

3.2.2. Зони за защита на водите, съгласно чл. 119а, ал. 1 от Закона за водите

Териториалният обхват на „Проект на генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе“ влиза в границите на БД „Дунавски район“

Зоните за защита на водите са дадени в **Таблица 44** по-долу.

Таблица 44. Зони за защита на водите, съгласно чл. 119а, ал.1 от Закона за водите

Зони за защита на водите	Вид на зоната	ПТ попадат (код) / не попадат в зона за защита
чл. 119а, ал. 1, т. 1 от ЗВ	Зона за защита на питейните води от повърхностни водни тела	Не попада
	Зона за защита на питейните води от подземни водни тела	Попада: Всички подземни водни тела са определени като зони за защита на питейните води.
чл. 119а, ал. 1, т. 2 от ЗВ	Зона за отдых и водни спортове	Не попада
чл. 119а, ал. 1, т. 3 от ЗВ	Чувствителна зона	Попада Код на зоната BGCSARIO3 „Водосборен басейн на реките Западно от р. Огоста и частите от водосборния басейн на р. Дунав, вкл. Дунавските Добруджански реки, извън водосборните басейни на реките Огоста, Искър, Вит, Осъм, Янтра, Русенски Лом"
	Нитратно уязвима зона	Не попада
чл. 119а, ал. 1, т. 4 от ЗВ	Зона за стопански ценни видове риби Съобщества от защитени и мигриращи видове от ихтиофауната/„есетровите видове риби	Попада
чл.119а, ал. I, т. 5 от ЗВ	Защитени територии	Попада, ПЕРСИНА
	Зона за местообитания	Попада, Персина, BG0000396 Никополско плато, BG0002074
	Зона за птици	Не попада

При актуализацията на регистъра на зоните за защита на подземни води в ПУРБ 2022-2027, предназначени за питейно-битово водоснабдяване, всичките подземни водни тела са определени като зони, съгласно чл. 119 от ЗВ.

Подземните водни тела, попадащи в обхвата на обекта, които се явяват зони за защита на подземни води, предназначени за питейно-битово водоснабдяване са представени в **Таблица 45**.

Таблица 45. Зони за защита на подземни води, предназначени за питейно-битово водоснабдяване

Код на зона	Код на подземно водно тяло
BG1DGW0000QAL007	BG1G0000QAL007
BG1DGW0000QAL008	BG1G0000QAL008
BG1DGW0000QAL010	BG1G0000QAL010
BG1DGW0000QAL012	BG1G0000QAL012
BG1DGW0000QPL026	BG1G0000QPL026
BG1DGW00000N1035	BG1G00000N1035
BG1DGW0000K2M047	BG1G0000K2M047
BG1DGW0000K1B041	BG1G0000K1B041
BG1DGW0000J3K051	BG1G0000J3K051

Санитарно-охранителни зони, съгласно чл. 119, ал.4, т. 2 от ЗВ

Съгласно писмо на БД „Дунавски район“ с изх. № ПУ-01-16(9) от 10.10.2024г. към настоящият момент част от имотите на пристанищен терминал Силистра в които се разположени пристанищната и техническата инфраструктура на пристанище за обществен транспорт Русе, попадат в трети пояс на СОЗ на водовземане от подземни води учредена със Заповед № СОЗ-220/21.04.2009 г. на Директора на БДДР определена по реда на Наредба №3/16.10.200г за условията и реда за проучване проектиране, утвърждаване и експлоатация на санитарно-охранителните зони около водоизточниците и съоръженията за питейно битово водоснабдяване и около водоизточниците на минерални води използвани за лечебни профилактични питейни и хигиенни нужди.

Пояс III е част от водовземно съоръжение ТК 1, плувен басейн в хотел Дръстър на „Галеко“ АД. Кладенеца експлоатира подземно водно тяло: Карстови води в Русенската формация BG1G0000K1B041.

Охранителния режим за пояс III включва:

- **Забрани:**
 - Пряко отвеждане на води, съдържащи опасни и вредни вещества в подземните води;
 - Преработка и съхраняване на радиоактивни вещества и отпадъци.
- **Ограничения:**
 - Дейности извършвани на земната повърхност, които водят до непряко отвеждане на опасни вещества;
 - Дейности извършвани между земната повърхност и водното ниво, които водят до непряко отвеждане на опасни вещества;
 - Дейности извършвани между земната повърхност и водното ниво, които водят до непряко отвеждане на вредни вещества;
 - Добив на подземни богатства под водното ниво, в т.ч. инертни и строителни материали;
 - Торене при съдържание на нитрати в подземните води над 35 мг/л;
 - Напояване с води, съдържащи опасни и вредни вещества;
 - Използване на препарати за растителна защита, в т.ч. и разпръскването им с въздухоплавателни средства.
- **Ограничения при доказана необходимост:**
 - Дейности извършвани на земната повърхност, които водят до непряко отвеждане на вредни вещества на земната повърхност;

- Добив на подземни богатства под водното ниво, в т. ч. инертни и строителни материали;
- Напояване с подземни води от същия подземен воден обект;
- Изграждане на геоложки, хидрогеоложки и инженерно геоложки проучвателни съоръжения, в т.ч. и водовземни съоръжения за подземни води в подземния воден обект, с изключение на проучвателни и експлоатационни водоизточници, при амортизиране на гореупоменатите.

С цел опазване на водоизточниците, използвани за питейно-битово водоснабдяване, в случаите когато не е учредена СОЗ, около водовземното съоръжение се определя буферна зона с радиус 1000 m, като в нея е необходимо да се спазват ограниченията съгласно Приложение 1 към Националния каталог от мерки към ПУРБ.

Съгласно същото писмо предвижданията в проектът на Генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе не попадат в буферната зона с радиус 1000 (хиляда) метра от водовземни съоръжения за питейно водоснабдяване без определени СОЗ, за които е необходимо спазване на ограничения в буферни зони, съгласно Приложение 1 към Национален каталог от мерки към ПУРБ.

Съгласно получена информация по ЗДОИ от Басейнова дирекция „Дунавски район“ (БДДР) към настоящият момент няма учредени СОЗ на повърхностни води, които да попадат в обхвата на предвижданията на проектът на Генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе.

По данни от ВиК операторите в ПИ с идентификатор 63427.8.1413 е изграден шахтов кладенец за питейно-битови нужди. Водовземното съоръжение не е вписано в регистрите на Басейнова дирекция за стопански нужди и разрешителните за водовземане от подземни води на БДДР.

3.2.3. Райони със значителен потенциален риск от наводнения

В Дунавски район за басейново управление на основание чл. 146г от Закона за водите са определени райони със значителен потенциален риск от наводнения (РЗПРН). Предварителните РЗПРН са класифицирани в три степени на риск по отношение на човешкото здраве, стопанската дейност, околната среда и културно-историческото наследство, а именно: нисък, среден и висок. Утвърдените РЗПРН съдържат само районите със степен на риск „висок“ и „среден“.

РЗПРН се определят на база на резултатите от предварителната оценка на риска от наводнения (ПОРН) по Критерии и методи за определяне и класифициране на риска и определяне на РЗПРН, утвърдени от Министъра на ОСВ, съгласно чл. 187, ал. 2, т. 6 от ЗВ.

В резултат на изпълнението на Предварителна оценка на риска от наводнения (2022 – 2027 г.) за ДРБУ са определени общо 35 района със значителен потенциален риск от наводнения (РЗПРН).

На териториалният обхват на Генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе попада един район определен като РЗПРН, а именно районът „р. Дунав“ с код BG1_APSFR_DU_001 и е с дължина 467.58 км.

Съгласувано с компетентните органи на Румъния, българо-румънският участък на р. Дунав е определен като общ международен РЗПРН за България и Румъния и е приет общ код за обозначаването му (RO_BG_DU_1) в съответствие с политиките на МКОРД за поддържане и обмен на информация. Дейностите по прилагане на ДН в този РЗПРН, в т.ч. последващото изготвяне на карти на заплахата и на риска от наводнения и планирането на мерки за намаляване на риска от наводнения се извършват при отчитане на трансграничния характер на района и при обмен на информация с Румъния и другите държави членки на МКОРД

Описание на РЗПРН

По отношение на териториалния обхват Дунавският РЗПРН обхваща целия южен бряг на р. Дунав, който представлява националната граница на Р. България. Тя е трансгранична река. Северният бряг е в Румъния. Дължината на р. Дунав в рамките на РЗПРН е 467 km. Основните населени места, които са засегнати от наводнения са: Видин (голям риск от наводнения), Лом

(голям риск от наводнения), Козлодуй, Байкал, Загражден, Милковица, Никопол, Белене, пристанището на Свищов, Свищов, Русе (голям риск от наводнения), Ряхово, Айдемир, Силистра. Има няколко характерни зони с риск от наводнения. Сред тях са голям град, по-голямата част от който попада в заливната равнина, големи населени места с тясна крайречна зона (често пристанищна зона) и села в заливната равнина (понякога разположени далеч от реката). Има и много защитени зони покрай реката и в заливните равнини.

Типовете наводнения, които са взети предвид при картирането на заплахата и риска от наводнения според изискванията на Директивата за наводненията са:

- речно наводнение – река Дунав

Специфични цели

Въз основа на анализа на основните проблеми, свързани с наводненията в този РЗПРН, са заложили следните цели:

- Минимизиране на броя на засегнатите и пострадали хора при наводнения;
- Осигуряване на бързото отвеждане на водите при интензивни валежи и наводнения от урбанизираните територии;
- Минимизиране на броя на жилищните имоти, засегнати от наводнения;
- Минимизиране на броя на обектите от социалната инфраструктура, засегнати от наводнения;
- Подобряване на защитата на обекти от промишлената, техническата и критичната инфраструктура, включително транспорт и комунални услуги, срещу наводнения;
- Подобряване на защитата на значими културно-исторически обекти;
- Подобряване на защитата на промишлените обекти (основно интегрирана превенция и контрол на замърсяването и SEVESO обекти);
- Минимизиране на засегнатите зони за защита на водите и защитени по екологични причини територии (например обекти с особено значение);

Дунавски РБУ е част от международния басейн на река Дунав, за който е разработен международен ПУРН (DFRMP). Съответствието на целите на Международният план с определените цели в ПУРН на ДРБУ е представено по-долу (конкретните цели за ПУРН в ДРБУ са представени в скоби):

- Предотвратяване на нов риск (5.3. Това е обща цел, валидна за всички мерки);
- Намаляване на съществуващ риск (1.1, 2.1 до 2.4);
- Подобряване на устойчивостта (4.2 и 4.3 на национално и регионално ниво);
- Подобряване на осведомеността (4.1 на национално и регионално ниво);
- Насърчаване на принципа за солидарност (5.2. на национално ниво).

Тези цели са сходни със заложените в ПУРН на ДРБУ, но в някои случаи са на по-високо ниво.

Принципът за солидарност е изключително важен с оглед предотвратяване повишаването на риска от наводнения в Румъния.

Предвидени в ПУРН мерки, които ще се изпълняват в близост до териториалният обхват на Генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе.

Таблица 46. Мерки заложили в ПУРН 2022–2027 г. които ще се изпълняват в до териториалният обхват на Генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе

Код на мярката	Мярка	Тип наводнение	Коментар
M33-	Изграждане на нови защитни стени или диги,	Речно	Защита на южната част на гр.

Код на мярката	Мярка	Тип наводнение	Коментар
B21:	включително подвижни контролни органи, ако е необходимо		Русе
M33-B22a:	Рехабилитация или надграждане на съществуващи защитни стени или диги /брегозащитни съоръжения по смисъла на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Р. България/ с допълнителни елементи на зелена инфраструктура (Свищов)	Речно	Защита на гр. Свищов и на пристанището/ конкретния обхват на мярката ще бъде уточнен в подготвителната фаза на изпълнението и /
M33-B21_1:	Изграждане на нови защитни стени или диги /брегозащитни съоръжения по смисъла на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на РБългария/, включително подвижни контролни органи, ако е необходимо (Никопол)	Речно	Защита на гр. Никопол посредством защитни стени
M33-B22a_4:	Рехабилитация или надграждане на съществуващи защитни стени или диги /брегозащитни съоръжения по смисъла на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на РБългария/ с допълнителни елементи на зелена инфраструктура (Силистра)	Речно	Защита на гр. Силистра и околните територии

В програмата от мерки заложи в ПУРН 2022–2027 г. в Дунавски район няма провидени забрани и ограничения, касаещи реализирането на проекта, но следва да се прилагат Общите мерки за района за басейново управление.

Заключение може да се каже че Реализирането на ИП „Проект на генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе“ е допустимо спрямо мерките за опазване на околната среда, заложи в ПУРН 2022–2027 г. в Дунавски район.

Съобразяването на бъдещи конкретни ИП спрямо РЗПРН и свлачищните процеси са от значение за тяхната адаптация спрямо климатичните промени.

3.3. ГЕОЛОЖКА СРЕДА

Реализацията на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе ще има в неговата цялост положително въздействие върху геоложката основа в района, тъй като допринася до утвърждаване на съответните устройствени параметри и ще подпомогне недопускане нерегулируемостта строителство и нарушаване приповърхностни слоеве на геоложката основа.

В хода на прилагане на Генералния план и при изпълнение на геозащитни съоръжения, се очакват положителни въздействия върху геоложката основа.

Може да се заключи, че в цялост реализацията на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе няма да засегне в значителна степен геоложката среда в районите на пристанищните терминали.

3.4. ЛАНДШАФТ

В хода на изпълнение на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе не се очаква значително отрицателно засягане на територии по отношение на ландшафта.

Генералният план утвърждава постановените с плановете за регулация устройствени зони и параметрите за тяхното проектиране, в резултат на което неговото прилагане ще доведе до регламентирано застрояване и няма да допусне проявата на значителни отрицателни въздействия върху ландшафтите в районите на пристанищните терминали, в т. ч. и визуални такива.

Реализирането на конкретни инвестиционни предложения в процеса на прилагането на Генералния план ще е в границите на засегнатите пристанищните терминали и няма да доведе до промени в конкретните типове ландшафти в районите. Незначителни въздействия ще има по време на строителните работи, които ще са обратими и временни по своя обхват.

3.5. ЗЕМИ И ПОЧВИ

При прилагането на Генералния план и изпълнението на конкретни инвестиции, свързани със строителни и/или изкопно-насипни дейности, е възможно локално засягане на почви от участъци от пристанищните терминали, където се изпълняват съответните проекти. Тези участъците, предвид целите на плана, свързани с утвърждаването на устройствените параметри на пристанищата, ще са ограничени по обхват, съответно засягането няма да е значително.

Изпълнението на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе не е свързано със значително отрицателно засягане на територии по отношение на почвите и земеползването в границите на пристанищните терминали, като се очаква дори то да има положително въздействие върху почвите, породено от недопускане на неконтролируемо изграждане на обекти и нарушаване на зелените площи в разглежданите райони.

3.6. КУЛТУРНО-ИСТОРИЧЕСКО НАСЛЕДСТВО

При реализацията на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе не се очаква територии с обекти на културно-историческо, вкл. архитектурно и археологическо наследство, да бъдат негативно засегнати. Дейности, при прилагане на плана, ще се реализират в границите на вече урбанизирани площи и при спазване изискванията на Закона за културното наследство.

3.7. БИОЛОГИЧНО РАЗНООБРАЗИЕ

В резултат от реализирането на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе се очакват отрицателни въздействия в резултат от изграждането на новопредвидени обекти в границите на пристанищата, последващата им експлоатация, както и от извършване на поддържащи пристанищната акватория драгажни операции. Тъй като планът не е свързан с усвояване на нови площи, не се очаква директно въздействие върху местообитанията в резултат от реализиране на плана. Не се очаква въздействие върху флората. *Въздействията върху фауната в засегнатите райони ще са основно отрицателни, с малка до голяма вероятност да се проявят, локални, краткосрочни, обратими и първични. Най-значими ще са въздействията от драгирането върху водните организми, включително временно влошаване качеството на местообитания поради увеличаване на мътността, потенциално безпокойство на видрата и рибите, и възможна загуба на индивиди от видове риби и водни безгръбначни. Особено чувствителни са рибите през размножителния период поради по-голямата уязвимост на хайвера и ларвите. Налице е риск от кумулативност с други, реализиращи се в близост в този момент инвестиции, както и с дейностите по нормалната експлоатация на пристанището, протичащи в дадения момент. Незначителни отрицателни въздействия е възможно да се наблюдават и в периода на експлоатация на конкретни инвестиции, реализирани при спазване предвижданията на плана, като вероятността за проявата им е значително по-малка и не се очаква да доведат до влошаване състоянието на фауната в районите на разглежданите пристанищни терминали. Прилагането на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе в неговата цялост ще има положително въздействие*

върху биоразнообразието чрез регулацията на засегнатите територии, което ще се прояви с голяма вероятност и на регионално ниво. Планът ще внесе ясни правила за извършване на всички дейности в пристанищната зона, включително ограничаване на строителните дейности през размножителния период на птиците, прилагане на съвременни технологии при драгажните дейности, минимизиращи въздействието върху водните организми, и стриктен контрол на всички дейности, потенциално засягащи биоразнообразието. Реализацията на Генералния план гарантира системен подход при управлението на територията и съвместяване на стопанските дейности с опазването на природните ценности. По-подробна информация за очакваните въздействия е дадена в т. 6.7.1.

Защитени територии и защитени зони

Изготвеният проект на Генерален план не предвижда разширение на пристанищната и техническата инфраструктура, както и промени в обхвата на акваторията на река Дунав, като се предвиждат да се запазят показателите до 2030 г. в рамките на сега съществуващите пристанищни терминали и няма вероятност да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитени зони от мрежата Натура 2000. Не се очаква значително въздействие и върху защитени територии обявени съгласно Закона за защитените територии. Прилагането на Генералния план в неговата цялост ще има положително въздействие върху защитените територии и зони чрез ясното регламентиране на дейностите в района, предотвратяване на неконтролирани въздействия и осигуряване на допълнителни гаранции за спазване на природозащитните режими в синхрон с разпоредбите на плановете за управление на съответните територии. По-подробна информация за очакваните въздействия е дадена в т. 6.7.2.

3.8. МАТЕРИАЛНИ АКТИВИ

Прилагането на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе няма да доведе до значително засягане на територии по отношение на материалните активи. Точно обратното, развитието на пристанищната инфраструктура при спазване на утвърдените с Генералния план устройствени параметри, ще подобри материалната база в района, без да се допуска каквото и да е отрицателно въздействие върху компонентите и факторите на околната среда.

3.9. ЗДРАВНО-ХИГИЕННИ АСПЕКТИ

Реализирането на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе ще допринесе за развитие и модернизация на разглежданата пристанищна инфраструктура при спазване на конкретни устройствени зони и параметри, без влошаване и/или увреждане на компонентите на околната среда, като предвид това не се очаква прилагането на плана да окаже значително отрицателно въздействие върху здравно-хигиенните аспекти на средата и най-вече върху живота и здравето на хората.

Възможни са временни и краткосрочни, както и обратими въздействия на локално ниво върху качеството на атмосферния въздух и акустичната среда при реализирането на конкретни инвестиционни предложения, но същите се оценяват като незначителни.

3.10. ОТПАДЪЦИ

Възможно е временно и краткосрочно и локално засягане на територии при изпълнение на строителни (строително-ремонтни/ строително-монтажни) и/или изкопно-насипни дейности. Същите ще са в границите на пристанищните терминали, като при правилно управление на образуваните отпадъци не се очаква значително отрицателно въздействие върху компонентите на околната среда.

Прилагането на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе в неговата

цялост не е свързано със значително отрицателно засягане на територии по отношение на отпадъците.

3.11. ОПАСНИ ХИМИЧНИ ВЕЩЕСТВА И СМЕСИ

Не се очаква отрицателно засягане на територии по отношение на опасните химични вещества и риска от големи аварии от изпълнението на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе. Прилагането на плана в неговата цялост ще доведе до развитието на пристанищната инфраструктура при спазване на утвърдени устройствени параметри на проектиране и застрояване на зоните, така че да не се създават предпоставки от възникване на големи аварии поради нерегламентирано застрояване в разглежданите райони.

3.12. ВРЕДНИ ФИЗИЧНИ ФАКТОРИ

В етап на строителство на конкретни ИП при спазване мерките на плана ще има временно влошаване на локално ниво на акустичната среда, както и генериране на вибрации, което въздействие върху средата се очаква да е незначително и обратимо.

В цялост, чрез недопускане нерегулируемото застрояване, в резултат от прилагането на плана, се очаква положително въздействие върху акустичната среда в районите на пристанищните терминали. Не се очаква значително отрицателно въздействие върху територии по отношение вредните физични фактори.

4 СЪЩЕСТВУВАЩИ ЕКОЛОГИЧНИ ПРОБЛЕМИ, УСТАНОВЕНИ НА РАЗЛИЧНО НИВО, ИМАЩИ ОТНОШЕНИЕ КЪМ ПЛАНА

Екологичните условия в районите на пристанищните терминали се формират от взаимодействието и взаимното влияние на определени природни и антропогенни фактори.

В настоящата глава от ДЕО са разгледани съществуващите екологични проблеми в районите, засягащи пристанищните терминали, обект на оценка, по компоненти и фактори на околната среда, като е направена прогноза за евентуалното им развитие без прилагането на плана. Информацията е представена в детайли в Таблица 67 по-долу.

Таблица 47. Съществуващи екологични проблеми, установени на различно ниво, имащи отношение към прилагане на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе

Компонент/ фактор на околната среда	Идентифицирани екологични проблеми с отношение към Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе	Развитие на идентифицираните екологични проблеми с отношение към Генералния план без прилагането на същия
Климат, климатични изменения и адаптация към климатичните промени	За разглежданите райони на пристанищните терминали е характерна уязвимостта на същите към климатичните промени – повишаване на температурите, екстремни валежи и повишена честота на екстремните събития. Констатираните проблеми, свързани с климата в разглежданите райони, са с пряка връзка към пристанищните терминали. Същата се изразява в необходимостта от съобразяване на бъдещите проекти с текущите и очаквани особености на климатичните промени и осигуряване на тяхната адаптация.	Процесите, свързани с промените в климата ще продължат, независимо от реализацията на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе.
Качество на атмосферния въздух	За районите на пристанищните терминали, видно от представената по-горе, в т. 2.1.1, информация, основният проблем с качеството на атмосферния въздух е в резултат от увеличаване концентрациите на фини прахови частици, в резултат от битовото отопление през зимните месеци. Констатираните проблеми са във връзка с Генералния план на пристанище Русе дотолкова, доколкото реализацията на плана и в частност извършването на строителни работи, е възможно да доведе до временно, краткотрайно и незначително увеличаване на праховите емисии локално, в районите на пристанищните терминали. При правилно управление на строителните работи не се очаква влошаване на КАВ в разглежданите райони. Що се касае до товаро-разтоварните работи на прахообразни материали в границите на пристанищата в хода на тяхната експлоатация, то, видно от представената информация по-горе в доклада, същите не се идентифицират като значим източник на прахови емисии, отговорни за влошаване на КАВ в разглежданите райони.	Независимо от прилагането или не на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе идентифицираните проблеми с КАВ в разглежданите райони на пристанищните терминали ще продължат да съществуват, отчитайки факта, че същите се дължат основно на изгарянето на твърди горива за битови нужди през зимните месеци на годината.
Повърхностни води	По отношение количествените и качествени	Неприлагането на Генералния план, предмет на

Компонент/ фактор на околната среда	Идентифицирани екологични проблеми с отношение към Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе	Развитие на идентифицираните екологични проблеми с отношение към Генералния план без прилагането на същия
	характеристики на повърхностните води в районите на пристанищните терминали не се идентифицират екологични проблеми с отношение към Генералния план на пристанище Русе.	настоящата оценка, няма да задълбочи или влоши съществуващи екологични проблеми по отношение на повърхностните води в района. Точно обратното, очаква се неговата реализация да доведе до регулярно застрояване в границите на пристанищните терминали и недопускане евентуални влошавания на количествените и качествените характеристики на повърхностните водни тела.
Подземни води	Няма идентифицирани екологични проблеми в обхвата на обекта, които имат отношение към качественото и количественото състояние на подземните води	Не се очаква нереализирането на Генералния план да се отрази върху количественото и качественото състояние на водите и свързани с тях екологични проблеми да бъдат задълбоени, тъй като такива не се идентифицират.
Геоложка среда	Фериботният терминал Силистра и пристанищният терминал Русе – Изток - 1 попадат в участъци с развити ерозионни процеси по десния бряг на р. Дунав. Част от инфраструктурата на <i>пристанищен терминал Свищов и пристанищен терминал Никопол</i> попада в обхвата на регистрирани свлачища	Генералният план не предвижда строителни дейности и нови геозащитни съоръжения. Без прилагането на плана статусът на установените геодинамични процеси няма да се промени.
Ландшафт	Не са идентифицирани проблеми по отношение ландшафтните характеристики на района, имащи отношение към Генералния план на пристанище Русе.	Нереализирането на плана няма да доведе до влошаване на съществуващи екологични проблеми с връзка с ландшафтните характеристики на района. Неговото прилагане ще има положително въздействие върху ландшафтните характеристики, дължащо се основно на утвърждаване и прилагане на съответните устройствени параметри за разглежданите райони.
Земи и почви	Най-големият проблем по отношение на почвите, имащ отношение към плана, са процесите на ерозия на Дунавския бряг в участъците, където той не е защитен с брегоукрепителни съоръжения. Смята се че, от средата на миналия век до сега в резултат на ерозията са загубени хиляди декара земи. Особено интензивна е бреговата ерозия около гр. Мартен,	При неприлагане на Генералния план е възможно да се наблюдава нерегламентирано застрояване в границите на пристанищните терминали, което да доведе до засилване на някои от констатираните неблагоприятни явления за почвите в района. Нерегламентирани дейности в непосредствена близост до речния бряг, без укрепителни мероприятия, може да доведе до развитие

Компонент/ фактор на околната среда	Идентифицирани екологични проблеми с отношение към Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе	Развитие на идентифицираните екологични проблеми с отношение към Генералния план без прилагането на същия
	където скоростта на процесите достига до 5 метра годишно (към 2023 г), което определя степента на развитие на ерозионните процеси като силна. За цялото поречие на реката се смята, че ерозията е от 0,7 до 1,5 метра средно годишно. Други екологични проблеми са свързани с деградация и опустиняването на почвите от една страна и запечатване и унищожаване на почвите при строителни дейности от друга. Интензивното ползване на земите на Дунавската равнина за земеделски цели води до изтощаване и увреждане на почвения профил и намаляване на съдържанието на органичен въглерод, а неправилното или прекомерно торене и до вкисляване или засоляване на почвите. Уплътняването на почвения профил в резултат от движение на тежки земеделски или строителни машини, води до намаляване на степента на инфилтрация и спомага за образуването на плътен водонепропусклив хоризонт в дълбочина.	на ерозионни процеси. Неприлагането на Генералния план ще запази съществуващата площ на запечатани почви в имотите, част от пристанищната инфраструктура. Изпълнението на Генералния план не е свързано с дейности изискващи обработка на почвата и неприлагането му няма да се отрази на текущото състояние и качества на хумусния хоризонт. Процесите на деградация на почвите са по-характерни за земеделските райони и неприлагането на Генералния план няма да повлияе на развитието на тези процеси.
Културно-историческо наследство	Основните проблеми в областта на културното наследство в района са същите, както и за територията на цялата страна. Въпреки всички ограничителните режими за намеси в границите на недвижимите културни ценности, ставаме свидетели на нерагламентирано строителство в защитени територии, което довежда до обезличаване на териториите с концентрация на КИН. Безспорно най-застрашени от такива въздействия са археологическите културни ценности. Констатираните екологични проблеми са без отношение към Генералния план на пристанище Русе, който се предвижда да се реализира в границите на съответните пристанищни терминали, без усвояване на допълнителни терени.	При спазване на действащото в страната законодателство в областта на опазване на културното наследство не се очаква реализацията на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе да доведе до задълбочаването на съществуващи екологични проблеми в района, с отношение към КИН, като компонент на околната среда.
Биологично разнообразие	В района на река Дунав се наблюдават различни заплахи	Неприлагането на Генералния план на пристанище Русе

Компонент/ фактор на околната среда	Идентифицирани екологични проблеми с отношение към Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе	Развитие на идентифицираните екологични проблеми с отношение към Генералния план без прилагането на същия
	за местообитанията. Промените в собствеността на земите водят до различни форми на експлоатация, често несъобразени с екологичните нужди на района. Ерозията на почвата и почвеното уплътняване нарушават структурата на крайречните местообитания. Засилената урбанизация и развитието на пътната инфраструктура фрагментират екосистемите и възпрепятстват движението на видовете. Особено негативно влияние оказва добивът на инертни материали от речните корита, който променя естествената хидродинамика и нарушава дънните местообитания. Пресушаването на заливни речни тераси, блата и стари речни корита, прекъсването на естествените връзки между влажните зони и другите водни обекти, превръщането на влажни зони в обработваеми земи, както и различните хидроморфологични изменения на естествените водоеми водят до загуба на ценни водни и влажни местообитания. Строителството на нови брегоукрепителни съоръжения и пристанищна инфраструктура допълнително нарушава естествения характер на речните брегове. В крайречните територии създаването на плантажни култури и подмяната на естествения състав на дървостойките в горите с цел повишаване на тяхната продуктивност води до загуба на естествената растителност. Видовете в района са подложени на различни форми на антропогенен натиск, включително браконьерство, прекомерен риболов и безпокойство от човешки дейности, особено в размножителния период. Инвазивните чужди видове представляват сериозна заплаха за биоразнообразието по река Дунав, като много от тях са внесени чрез корабоплаването и конкурират местните видове за ресурси и местообитания. Климатичните промени влияят върху хидрологичния	би могло да доведе до задълбочаване на идентифицираните проблеми в района, в резултат от нерегламентирано застрояване. Ще продължат процесите на унищожаване на местообитания, деградация и рудерализацията на пасищата, интродукцията на инвазивни видове, екологичното и химично състояние на водните местообитания ще се влошава.

Компонент/ фактор на околната среда	Идентифицирани екологични проблеми с отношение към Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе	Развитие на идентифицираните екологични проблеми с отношение към Генералния план без прилагането на същия
	режим на река Дунав, температурата на водата и други екологични параметри, което създава допълнителен стрес за екосистемите и видовете. Замърсяването на земите и почвите в крайречните зони влошава качеството на сухоземните местообитания. Атмосферното замърсяване от промишлени и транспортни дейности оказва индиректно въздействие върху екосистемите. Замърсяването на водите от промишлени, селскостопански и битови източници, както и от корабоплаването, директно влияе върху водните организми и качеството на техните местообитания.	
Материални активи	Не са идентифицирани екологични проблеми с отношение към Генералния план на пристанище Русе.	Нереализирането на Генералния план не се очаква да задълбочи и/или влоши, съществуващи екологични проблеми в района, с отношение към материалните активи.
Здравно-хигиенни аспекти	Основните идентифицирани проблеми, свързани със здравно-хигиенните аспекти на околната среда за районите на пристанищната инфраструктура, са свързани основно с демографските процеси и състаряването на населението. Реализирането на Генералния план на пристанище Русе ще доведе до развитие на пристанищната инфраструктура и от тук индиректно може да окаже положително влияние върху икономическото развитие на засегнатите райони. Подобряването на икономическата среда на живот от своя страна може да окаже положително въздействие върху демографските процеси в засегнатите общини.	Неприлагането на плана не е в пряка връзка с проблемите в сферата на здравно-хигиенните условия на средата, като тяхното задълбочаване за в бъдеще няма да се повлияе от реализирането или не на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе.
Отпадъци	По отношение фактор отпадъци не се констатира екологични проблеми, които да имат отношение към Генералния план.	Не се очаква нереализирането на плана да влоши и/или задълбочи съществуващи екологични проблеми в района, с отношение и връзка към същия.
Опасни химични вещества	Не се идентифицират екологични проблеми по отношение опасните химични вещества и смеси, които да са във	Нереализирането на плана няма да повлияе върху развитието на съществуващи екологични проблеми в

Компонент/ фактор на околната среда	Идентифицирани екологични проблеми с отношение към Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе	Развитие на идентифицираните екологични проблеми с отношение към Генералния план без прилагането на същия
	връзка с Генералния план на пристанище Русе.	района, имащи отношение към опасните химични вещества и риска от големи аварии, породен от тяхното съхранение и използване.
Вредни физични фактори	Основните проблеми, свързани с вредните физични фактори, са сведени основно до идентифицираните наднормени шумови нива в райони, подложени на интензивен автомобилен трафик. Съществуващите и понастоящем дейности в границите на пристанищните терминали, вкл. и обслужващите ги такива, не се идентифицират като значим източник	Неприлагането на плана няма да доведе до влошаване или задълбочаване на съществуващи екологични проблеми, имащи отношение към характеристиката на средата що се касае до вредните физични фактори – шум, вибрации и електромагнитни лъчения.

5 ЦЕЛИ НА ОПАЗВАНЕ НА ОКОЛНАТА СРЕДА НА НАЦИОНАЛНО И МЕЖДУНАРОДНО РАВНИЩЕ, ИМАЩИ ОТНОШЕНИЕ КЪМ ПЛАНА, И НАЧИНЪТ ПО КОЙТО ТЕЗИ ЦЕЛИ И ВСИЧКИ ЕКОЛОГИЧНИ СЪОБРАЖЕНИЯ СА ВЗЕТИ ПОД ВНИМАНИЕ ПО ВРЕМЕ НА ИЗГОТВЯНЕТО НА ПЛАНА

В таблицата по-долу са изброени целите по опазване на околната среда, залежали в различни програми, планове и стратегии, които са действащи към момента на разработване на настоящия доклад имащи отношение към прилагането на „Проекта на генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе“, както на национално, така и на международно ниво. **За оценка на връзката им с предвижданията на „Проект на генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе“ за използвани следните символи:**

+ - положителна

- - отрицателна и

0 – нулева (няма връзка)

Таблица 48. Цели на опазване на околната среда на национално и международно равнище, имащи отношение към плана, и начинът по който тези цели и всички екологични съображения са взети под внимание по време на изготвянето на плана

Стратегически документи и цели за опазване на околната среда, имащи отношение към Проекта на Генералния план (ПГП)	Оценка на връзката на целите с предвижданията на ПГП	Начин, по който целите и съответните екологични съображения са взети предвид при изготвянето на ПГП
На европейско равнище		
Стратегия на ЕС за биологичното разнообразие до 2030 година		
Опазване и възстановяване на природата в ЕС, вкл.: • Хармонизирана мрежа от защитени зони; • План на ЕС за възстановяване на природата. • Създаване на условия за преобразяваща промяна, вкл.: • Нова рамка за управление; • Нов тласък на изпълнението и правоприлагането на законодателството на ЕС в областта на околната среда; • Изграждане на интегриран подход, обхващащ цялото общество. • Усилия на ЕС за прилагане на амбициозна световна програма за биологичното разнообразие, вкл.: • Повишаване на равнището на амбиция и ангажираност в световен мащаб;	+	Цели и задачи на ПГП, които, посредством съответните мерки за изпълнение, допринасят за постигането на съответната цел: ПГП предвижда прилагането на мерки и мероприятия за предотвратяване, намаляване или прекратяване на очакваните вредни въздействия върху компонентите на околната среда: - Взети са предвид целите на опазване и поддържане на природните местообитания, които са идентифицирани в съответните защитени зони по Натура 2000, които са в близост - Изготвяне на последващо спазване на план за собствен мониторинг (екологичен) във връзка с бъдещи експлоатации на територията на Пристанище за обществен транспорт Русе, който включва също и план за управление на отпадъците - *Инсталиране на каломаслоуловителна система за дъждовните води, за да се предотврати замърсяване - Обучение на пристанищния персонал за реакция при замърсяване и аварии Цели и задачи на ПГП, които, посредством съответните мерки за изпълнение, могат да създадат риск за постигането на съответната цел: Няма такива цели
Стратегия на Европейския съюз за развитието на Дунавски регион и приоритетни проекти за Република България		
1) Създаване на връзки за региона на река Дунав • За насърчаване на по-широкото използване на възобновяемата енергия 2) Опазване на околната среда в региона на река Дунав	0 +	Цели и задачи на ПГП, които, посредством съответните мерки за изпълнение, допринасят за постигането на съответната цел: ПГП предвижда прилагането на мерки и мероприятия за предотвратяване, намаляване или прекратяване на очакваните вредни въздействия върху компонентите на околната среда:

Стратегически документи и цели за опазване на околната среда, имащи отношение към Проекта на Генералния план (ПГП)	Оценка на връзката на целите с предвижданията на ПГП	Начин, по който целите и съответните екологични съображения са взети предвид при изготвянето на ПГП
• За възстановяване и запазване на качеството на водите • За управление на рисковете за околната среда • За опазване на биологичното разнообразие, ландшафтите и качеството на въздуха и почвите		<u>*Мерки, касаещи бъдещи инвестиционни проектирания на територията на Пристанище за обществен транспорт Русе:</u> - При бъдещо разработване на проекти за развитие на дейности и инфраструктура, да се вземат предвид границите на разположените в близост до обектите защитени територии, защитени зони и паметници на културата и да се предвидят мерки за опазване на локалните екосистеми и местообитания; - Да се изготви план за собствен мониторинг, <u>*Мерки, касаещи бъдещи строителства на територията на Пристанище за обществен транспорт Русе:</u> - В размножителния период и през периода на миграция на птиците да се ограничат строителните работи, да не се извършват дейности с тежка строително-монтажна механизация; - Преди началото на строителните работи да се проведе подробна разяснителна кампания сред участниците в строителните дейности относно мерките за опазване на околната среда с цел предотвратяване на щети върху растителния и животински свят в района; - Строителството да се извършва на база на разработен от изпълнителя и одобрен от компетентните органи работен план за организация и изпълнение на строителството, включващ и мерки за опазване на околната среда през строителния период; - Да се предвиди изграждането каломаслоуловителна система към дъждовната канализация преди включването и във канализационен колектор или във водния обект; - При необходимост да се ограничат емисиите от прах по време на товаро-разтоварна и транспортна дейност в територията на пристанищата, чрез редовно почистване и оросяване на площадките, временните технологични пътища и откритите площи с цел недопускане на замърсяване на приземния слой на атмосферния въздух; - Да не се допускат разливи на опасни отпадъци (горива и смазочни материали от аварирала строителна и транспортна

Стратегически документи и цели за опазване на околната среда, имащи отношение към Проекта на Генералния план (ПГП)	Оценка на връзката на целите с предвижданията на ПГП	Начин, по който целите и съответните екологични съображения са взети предвид при изготвянето на ПГП
		механизация), с цел предотвратяване замърсяването на почвите. <u>*Мерки, касаещи бъдещи експлоатации на територията на Пристанище за обществен транспорт Русе</u> - Обектите на територията на Пристанищата да бъдат оборудвани с необходимите средства за предотвратяване, ограничаване и ликвидиране на разливи на опасни вещества и разсипване на товари в ползваната акватория на езерото; Цели и задачи на ПГП, които, посредством съответните мерки за изпълнение, могат да създадат риск за постигането на съответната цел: Няма такива цели
Бяла книга на транспорта – Стратегия 2050 г.		
- Намаляване на емисиите на CO2 в ЕС от корабни горива с 40 % до 2050 г.; - Оптимизиране на работата на мултимодални логистични вериги, включително и чрез по-широко използване на видове с по-висока енергийна ефективност - Разширяване приложението на принципите „потребителят плаща“ (т.е. тези, които използват инфраструктурата плащат за това) и „замърсителят плаща“ (т.е. тези, които замърсяват, плащат).	0 0 0	Цели и задачи на ПГП, които, посредством съответните мерки за изпълнение, допринасят за постигането на съответната цел: <u>*Мерки, касаещи бъдещи експлоатации на територията на Пристанище за обществен транспорт Русе</u> - Да се внедри система за разделно събиране на отпадъците, които в последствие да се предават на оторизирани за целта фирми. Битовите отпадъци да се събират разделно и да се третират съгласно общинската програма за управление на отпадъците; Цели и задачи на ПГП, които, посредством съответните мерки за изпълнение, могат да създадат риск за постигането на съответната цел: Няма такива цели
Стратегия на Европейската комисия за „устойчива и умна мобилност“		
Водеща инициатива 1- Стимулиране на навлизането на превозни средства с нулеви емисии, възобновяеми и нисковъглеродни горива и свързаната с тях инфраструктура: - създаването на широкообхватна мрежа от инфраструктура за зареждане с електричество и с гориво - мерки, с които нашите летища и пристанища да бъдат направени	0 0	Цели и задачи на ПГП, които, посредством съответните мерки за изпълнение, допринасят за постигането на съответната цел: - В пристанищния терминал Русе - Запад и Русе - Изток е предвидена инфраструктура за бункероване на кораби, което осигурява възможности за снабдяване на плавателните съдове с гориво. Това съответства на стратегията на ЕС за развитие на пристанищни съоръжения, които могат да интегрират

Стратегически документи и цели за опазване на околната среда, имащи отношение към Проекта на Генералния план (ПГП)	Оценка на връзката на целите с предвижданията на ПГП	Начин, по който целите и съответните екологични съображения са взети предвид при изготвянето на ПГП
екологосъобразни чрез стимулиране на внедряването на възобновяеми и нисковъглеродни горива и зареждане на плавателните съдове		нисковъглеродни горива в бъдеще. - В ПГП са посочени мерки за управление на опасни отпадъци и горива, като предотвратяване на разливи, което е важно за устойчивото пристанищно управление. - Включени са изисквания за използване на техника, която отговаря на екологичните евростандарти, което допринася за намаляване на въглеродните емисии от пристанищните операции Цели и задачи на ПГП, които, посредством съответните мерки за изпълнение, могат да създадат риск за постигането на съответната цел: Няма такива цели
Европейски зелен пакт		
- Опазване и възстановяване на екосистемите и биологичното разнообразие - Амбиция за нулево замърсяване за постигане на нетоксична околна среда	0 0	Цели и задачи на ПГП, които, посредством съответните мерки за изпълнение, допринасят за постигането на съответната цел: <u>*Мерки, касаещи бъдещи строителства на територията на Пристанище за обществен транспорт Русе:</u> - В размножителния период и през периода на миграция на птиците да се ограничат строителните работи, да не се извършват дейности с тежка строително-монтажна механизация; - Преди началото на строителните работи да се проведе подробна разяснителна кампания сред участниците в строителните дейности относно мерките за опазване на околната среда с цел предотвратяване на щети върху растителния и животински свят в района; - Строителството да се извършва на база на разработен от изпълнителя и одобрен от компетентните органи работен план за организация и изпълнение на строителството, включващ и мерки за опазване на околната среда през строителния период; <u>*Мерки, касаещи бъдещи експлоатации на територията на Пристанище за обществен транспорт Русе</u> - Обектите на територията на Пристанищата да бъдат оборудвани с необходимите средства за предотвратяване,

Стратегически документи и цели за опазване на околната среда, имащи отношение към Проекта на Генералния план (ПГП)	Оценка на връзката на целите с предвижданията на ПГП	Начин, по който целите и съответните екологични съображения са взети предвид при изготвянето на ПГП
		ограничаване и ликвидиране на разливи на опасни вещества и разсипване на товари в ползваната акватория на езерото; Цели и задачи на ПГП, които, посредством съответните мерки за изпълнение, могат да създадат риск за постигането на съответната цел: Няма такива цели
Стратегия на ЕС за биологичното разнообразие за 2030		
1. <u>Хармонизирана мрежа от защитени зони</u> Мрежата: - защитава законно поне 30 % от сухоземната територия на ЕС и 30 % от морската му територия и интегрира екологични коридори като част от трансевропейска мрежа за защита на природата; - защитава стриктно най-малко 30 % от защитените зони на ЕС, включително всички девствени* и вековни гори*; - управлява ефективно всички защитени зони, като определя ясни цели на опазването и мерки за осъществяването им и ги наблюдава по подходящ начин. 2. <u>План на ЕС за възстановяване на природата</u> Планът включва следните задължения за 2030 г.: предлагане на правно обвързващи цели на ЕС за възстановяване на природата през 2021 г., които подлежат на оценка на въздействието; - възстановяване на значителни зони на деградирани и богати на въглерод екосистеми; - гарантиране, че местообитанията и видовете не показват влошаване и че поне 30 % от тях, които са в неблагоприятно състояние на запазване, достигат благоприятно състояние или поне показват положителна тенденция; - обръщане на тенденцията на спад на опрашващите насекоми; - намаляване на риска от и използването на химически пестициди с 50 % и намаляване на използването на по-опасни пестициди с 50 %;	0 +	Цели и задачи на ПГП, които, посредством съответните мерки за изпълнение, допринасят за постигането на съответната цел: <u>*Мерки, касаещи бъдещи инвестиционни проектирания на територията на Пристанище за обществен транспорт Русе</u> - При бъдещо разработване на проекти за развитие на дейности и инфраструктура, да се вземат предвид границите на разположените в близост до обектите защитени територии, защитени зони и паметници на културата и да се предвидят мерки за опазване на локалните екосистеми и местообитания; - При планиране на озеленяване да се налага подбор местни за района дървесните и храстови видове; - Да се изготви план за собствен мониторинг, който да се да се съгласува с РИОСВ - Русе и другите необходими институции; <u>*Мерки, касаещи бъдещи строителства на територията на Пристанище за обществен транспорт Русе:</u> - В размножителния период и през периода на миграция на птиците да се ограничат строителните работи, да не се извършват дейности с тежка строително-монтажна механизация; - Преди началото на строителните работи да се проведе подробна разяснителна кампания сред участниците в строителните дейности относно мерките за опазване на околната среда с цел предотвратяване на щети върху растителния и животински свят в района; Строителството да се извършва на база на разработен от изпълнителя и одобрен от компетентните органи работен план за организация и

Стратегически документи и цели за опазване на околната среда, имащи отношение към Проекта на Генералния план (ПГП)	Оценка на връзката на целите с предвижданията на ПГП	Начин, по който целите и съответните екологични съображения са взети предвид при изготвянето на ПГП
• управление на най-малко 25 % от земеделските земи съгласно биологичното земеделие и значително повишаване на приемането на агроекологични практики; • отстраняване на значителни площи от замърсени почвени обекти; • засаждане на 3 милиарда дървета за биологично разнообразие в съответствие с екологичните принципи; • възстановяване на поне 25 000 km свободно течащи реки; • намаляване с 50 % броя на видовете от , застрашени от инвазивни чужди видове; • намаляване на загубите на хранителни вещества от торове с 50 %, което води до намаляване на употребата на торове с най-малко 20 %; • подпомагане на градовете с повече от 20 000 жители да изготвят амбициозни планове за градско озеленяване до края на 2021 г.; • премахване или свеждане до минимум на отрицателните въздействия от риболовните и добивните дейности върху чувствителни видове и местообитания; • премахване или намаляване на прилова на морски видове до равнище, което позволява тяхното възстановяване и опазване. 1. <u>Даване на възможност за трансформационни промени</u> За да гарантират изпълнението на ангажиментите и да насърчат трансформационните промени, Комисията и държавите от ЕС ще направят следното. • Ще определят нова рамка на ЕС за управление на биологичното разнообразие със задължения за изпълнение и етапи, за да се гарантира отчетност и съвместна отговорност от всички участници в изпълнението на ангажиментите в областта на биологичното разнообразие. Освен това рамката ще засили ангажираността на заинтересованите страни и прозрачното и основаното на участие управление. Тя ще включва механизъм за мониторинг и преразглеждане с ясен набор от договорени показатели, за да се даде възможност за редовна оценка на напредъка и да се посочат	0	изпълнение на строителството, включващ и мерки за опазване на околната среда през строителния период;

Стратегически документи и цели за опазване на околната среда, имащи отношение към Проекта на Генералния план (ПГП)	Оценка на връзката на целите с предвижданията на ПГП	Начин, по който целите и съответните екологични съображения са взети предвид при изготвянето на ПГП
коригиращи действия, ако е необходимо. Комисията ще направи оценка на подхода през 2023 г. и ще прецени дали е необходима правно обвързваща структура за управление. • Ще засилят изпълнението и прилагането на законодателството на ЕС в областта на околната среда. • Ще използват подход, основан на участието на цялото общество, към опазването на биологичното разнообразие, ангажиране на бизнеса, мобилизиране на частно и публично финансиране на национално ниво и на равнището на ЕС, насочване на инвестициите към екологично възстановяване и внедряване на природосъобразни решения, и укрепване на знанията, образованието и уменията за опазване и възстановяване на биологичното разнообразие. 2. <u>Амбициозна глобална програма за биологичното разнообразие</u> ЕС ще даде своя принос за тази програма, като се ангажира да: • работи с партньори, които споделят същите ценности, в коалиция на високо ниво за биологичното разнообразие и да дава пример за амбициозна глобална рамка за биологичното разнообразие след 2020 г.; използва външни действия за насърчаване на опазването и възстановяването на биологичното разнообразие, по-специално във връзка с международното управление на океаните, търговията, международното сътрудничество, политиката на съседство и мобилизирането на ресурси.	0	
На национално равнище		
Национална програма за развитие България 2030 г.		
Приоритет 4. Кръгова и нисковъглеродна икономика Приоритет 5. Чист въздух и биоразнообразие	0 +	Цели и задачи на ПГП, които, посредством съответните мерки за изпълнение, допринасят за постигането на съответната цел: <u>Мерки, касаещи бъдещи инвестиционни проектирания на територията на Пристанище за обществен транспорт Русе:</u> - При бъдещо разработване на проекти за развитие на дейности и инфраструктура, да се вземат предвид границите на
СТР. 269 ОТ 341		

Стратегически документи и цели за опазване на околната среда, имащи отношение към Проекта на Генералния план (ПГП)	Оценка на връзката на целите с предвижданията на ПГП	Начин, по който целите и съответните екологични съображения са взети предвид при изготвянето на ПГП
		разположените в близост до обектите защитени територии, защитени зони и паметници на културата и да се предвидят мерки за опазване на локалните екосистеми и местообитания; - Да се изготви план за собствен мониторинг, <u>*Мерки, касаещи бъдещи строителства на територията на Пристанище за обществен транспорт Русе:</u> - В размножителния период и през периода на миграция на птиците да се ограничат строителните работи, да не се извършват дейности с тежка строително-монтажна механизация; - При необходимост да се ограничат емисиите от прах по време на товаро-разтоварна и транспортна дейност в територията на пристанищата, чрез редовно почистване и оросяване на площадките, временните технологични пътища и откритите площи с цел недопускане на замърсяване на приземния слой на атмосферния въздух; Цели и задачи на ПГП, които, посредством съответните мерки за изпълнение, могат да създадат риск за постигането на съответната цел: Няма такива цели
Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.		
Стратегическа цел 3: Ограничаване на отрицателните ефекти от развитие на транспортния сектор: • Приоритет 8: Ограничаване на негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората	+	Цели и задачи на ПГП, които, посредством съответните мерки за изпълнение, допринасят за постигането на съответната цел: <u>*Мерки, касаещи бъдещи строителства на територията на Пристанище за обществен транспорт Русе:</u> - При бъдещо строителство да се използват технологии и машини отговарящи на евростандартите за опазване на околната среда - При необходимост да се ограничат емисиите от прах по време на товаро-разтоварна и транспортна дейност в територията на пристанищата, чрез редовно почистване и оросяване на площадките, временните технологични пътища и откритите площи с цел недопускане на замърсяване на приземния слой на атмосферния

Стратегически документи и цели за опазване на околната среда, имащи отношение към Проекта на Генералния план (ПГП)	Оценка на връзката на целите с предвижданията на ПГП	Начин, по който целите и съответните екологични съображения са взети предвид при изготвянето на ПГП
		въздух; Цели и задачи на ПГП, които, посредством съответните мерки за изпълнение, могат да създадат риск за постигането на съответната цел: Няма такива цели
Национална стратегия за управление и развитие на водния сектор		
Цел 2: Запазване и подобряване на състоянието на повърхностните и подземните води Цел 4. Намаляване на риска от щети при наводнения	+	Цели и задачи на ПГП, които, посредством съответните мерки за изпълнение, допринасят за постигането на съответната цел: <u>*Мерки, касаещи бъдещи строителства на територията на Пристанище за обществен транспорт Русе:</u> - Да се предвиди изграждането каломаслоуловителна система към дъждовната канализация преди включването и във канализационен колектор или във водния обект; Цели и задачи на ПГП, които, посредством съответните мерки за изпълнение, могат да създадат риск за постигането на съответната цел: Няма такива цели
Национален план за управление на отпадъците (НПУО) в Република България за периода 2021–2028 г.		
Цел 1: Намаляване на вредното въздействие на отпадъците чрез предотвратяване образуването им и насърчаване на повторното им използване Цел 2: Увеличаване на количествата на рециклираните и оползотворени отпадъци	+ 0	Цели и задачи на ПГП, които, посредством съответните мерки за изпълнение, допринасят за постигането на съответната цел: <u>*Мерки, касаещи бъдещи строителства на територията на Пристанище за обществен транспорт Русе:</u> - - Да се организира разделна система за безопасно съхранение на различните видове отпадъци на територията на обекта. Същите да се предават за своевременно за транспортиране на оторизираните за целта фирми; <u>*Мерки, касаещи бъдещи експлоатации на територията на Пристанище за обществен транспорт Русе</u> - - Да се внедри система за разделно събиране на отпадъците, които в последствие да се предават на оторизирани за целта фирми. Битовите отпадъци да се събират разделно и да се третират съгласно

Стратегически документи и цели за опазване на околната среда, имащи отношение към Проекта на Генералния план (ПГП)	Оценка на връзката на целите с предвижданията на ПГП	Начин, по който целите и съответните екологични съображения са взети предвид при изготвянето на ПГП
		общинската програма за управление на отпадъците Цели и задачи на ПГП, които, посредством съответните мерки за изпълнение, могат да създадат риск за постигането на съответната цел: Няма такива цели
Национална концепция за пространствено развитие за периода 2013–2025 г.		
СЦ 2: Икономическо сближаване: Специфична цел 2.2. Стимулирано развитие на специфични територии: Приоритетно действие 2.2.2. Приобщаване на българските крайдунавски общини и области в общеевропейския Дунавски регион и развитие на трансгранични партньорства и еврорегиони за интегрирано управление на басейна на реката, опазване на водите, почвите и биоразнообразието и стимулиране на икономическото развитие, комуникациите и културния обмен.	+	Цели и задачи на ПГП, които, посредством съответните мерки за изпълнение, допринасят за постигането на съответната цел: <u>*Мерки, касаещи бъдещи строителства на територията на Пристанище за обществен транспорт Русе:</u> Да се внедри система за разделно събиране на отпадъците, които в следствие да се предават на оторизирани за целта фирми. Битовите отпадъци да се събират разделно и да се третират съгласно общинската програма за управление на отпадъците; Цели и задачи на ПГП, които, посредством съответните мерки за изпълнение, могат да създадат риск за постигането на съответната цел: Няма такива цели
План за управление на риска от наводнения (ПУРН) в Дунавски район за басейново управление обхваща периода 2022 - 2027 г.		
Приоритет 1: Опазване на човешкото здраве - като трите цели, свързани с опазване на човешкото здраве са следните: Цел 1.1 Минимизиране на броя на засегнатите и пострадали хора при наводнения Цел 1.2 Осигуряване на бързото отвеждане на водите при интензивни валежи и наводнения от урбанизираните територии Цел 1.3 Възстановяване на нормалните условия за живот Приоритет 2: Защита на средата на обитаване и културното наследство – като целите, свързани със защитата на средата на обитаване и културното наследство са четири: Цел 2.1 Минимизиране на броя на жилищните имоти, засегнати от	+ 0	Цели и задачи на ПГП, които, посредством съответните мерки за изпълнение, допринасят за постигането на съответната цел: <u>*Мерки, касаещи бъдещи инвестиционни проектирания на територията на Пристанище за обществен транспорт Русе:</u> - При бъдещо разработване на проекти за развитие на дейности и инфраструктура, да се вземат предвид границите на разположените в близост до обектите защитени територии, защитени зони и паметници на културата и да се предвидят мерки за опазване на локалните екосистеми и местообитания; - Бъдещи проектни решения по част ВиК да се съобразят с изискванията на нормативните база; <u>*Мерки, касаещи бъдещи строителства на територията на Пристанище</u>

Стратегически документи и цели за опазване на околната среда, имащи отношение към Проекта на Генералния план (ПГП)	Оценка на връзката на целите с предвижданията на ПГП	Начин, по който целите и съответните екологични съображения са взети предвид при изготвянето на ПГП
наводнения; Цел 2.2 Минимизиране на броя на обектите от социалната инфраструктура, засегнати от наводнения; Цел 2.3 Подобряване на защитата на обекти от стопанската, техническата и критичната инфраструктура, включително транспорт и комунални услуги, срещу наводнения; Цел 2.4 Подобряване на защитата на значими културно-исторически обекти. Приоритет 3: Повишаване на защитата на околната среда – чиито цели са шест: Цел 3.1 Подобряване на защитата на канализационните системи; Цел 3.2 Подобряване на защитата на промишлените обекти (основно IPPC и SEVESO обекти) Цел 3.3 Минимизиране на засегнатите зони за защита на водите, защитени територии и защитени зони; Цел 3.4 Подобряване на водозадържащата способност на земеделски, горски и крайречни територии; Цел 3.5 Намаляване на загубата на почва във водосборите; Цел 3.6 Подобряване на синергията между мерките за управление на наводненията и Рамковата директива за водите (РДВ). Приоритет 4: Подобряване на осведомеността, подготвеността и реакциите на населението, солидарност, данни и информация, бъдещи рискове, финансиране и ресурси	+ 0	<u>за обществен транспорт Русе:</u> - Да се предвиди изграждането каломаслоуловителна система към дъждовната канализация преди включването и във канализационен колектор или във водния обект; <u>*Мерки, касаещи бъдещи експлоатации на територията на Пристанище за обществен транспорт Русе</u> - Пристанищният персонал да бъде обучен и да се извършват редовно учебни тренировки за недопускане и/или ликвидиране на последици от замърсяване и аварии; Цели и задачи на ПГП, които, посредством съответните мерки за изпълнение, могат да създадат риск за постигането на съответната цел: Няма такива цели
- Цели за опазване на околната среда за повърхностните водни тела - Цели за опазване на околната среда за подземните водни тела - Екологични цели за зоните за защита на повърхностни води предназначени за ПБВ - Екологични цели за зоните за защита на подземни води Цели за опазване на околната среда на защитени територии и зони, обявени за опазване на местообитания и биологични видове	+ + + +	Цели и задачи на ПГП, които, посредством съответните мерки за изпълнение, допринасят за постигането на съответната цел: <u>*Мерки, касаещи бъдещи инвестиционни проектирания на територията на Пристанище за обществен транспорт Русе:</u> - При бъдещо разработване на проекти за развитие на дейности и инфраструктура, да се вземат предвид границите на разположените в близост до обектите защитени територии, защитени зони и паметници на културата и да се предвидят мерки за опазване на локалните екосистеми и местообитания;

Стратегически документи и цели за опазване на околната среда, имащи отношение към Проекта на Генералния план (ПГП)	Оценка на връзката на целите с предвижданията на ПГП	Начин, по който целите и съответните екологични съображения са взети предвид при изготвянето на ПГП
		- Бъдещи проектни решения по част ВиК да се съобразят с изискванията на нормативните база; - При бъдещо разработване на проекти за развитие на дейности и инфраструктура, да се вземат предвид границите на разположените в близост до обектите защитени територии, защитени зони и паметници на културата и да се предвидят мерки за опазване на локалните екосистеми и местообитания - Да се изготви план за собствен мониторинг, който да се да се съгласува с РИОСВ - Русе и другите необходими институции; <u>*Мерки, касаещи бъдещи строителства на територията на Пристанище за обществен транспорт Русе:</u> - Да се предвиди изграждането каломаслоуловителна система към дъждовната канализация преди включването и във канализационен колектор или във водния обект; - В размножителния период и през периода на миграция на птиците да се ограничат строителните работи, да не се извършват дейности с тежка строително-монтажна механизация <u>*Мерки, касаещи бъдещи експлоатации на територията на Пристанище за обществен транспорт Русе</u> - Пристанищният персонал да бъде обучен и да се извършват редовно учебни тренировки за недопускане и/или ликвидиране на последици от замърсяване и аварии; - Обектите на територията на Пристанищата да бъдат оборудвани с необходимите средства за предотвратяване, ограничаване и ликвидиране на разливи на опасни вещества и разсипване на товари в ползваната акватория Цели и задачи на ПГП, които, посредством съответните мерки за изпълнение, могат да създадат риск за постигането на съответната цел: Няма такива цели
Дългосрочна стратегия за смекчаване на изменението на климата до 2050 г. на Република България		
		Цели и задачи на ПГП, които, посредством съответните мерки за

Стратегически документи и цели за опазване на околната среда, имащи отношение към Проекта на Генералния план (ПГП)	Оценка на връзката на целите с предвижданията на ПГП	Начин, по който целите и съответните екологични съображения са взети предвид при изготвянето на ПГП
- Климатична неутралност до 2050 г. – стратегията е насочена към постигане на нулеви нетни емисии на парникови газове. - Намаляване на емисиите на парникови газове – чрез стратегически мерки в различни сектори. - Оптимизиране на енергийното потребление – подобряване на енергийната ефективност и преход към възобновяеми енергийни източници (ВЕИ). - Подмяна на остаряло и неефективно оборудване – в промишлеността и енергийния сектор. - Повишаване на осведомеността – сред земеделските производители и администрацията относно въздействието им върху климата. - Оптимизиране на управлението на отпадъците – увеличаване на дела на преработените и рециклирани отпадъци. - Насърчаване на иновации и инвестиции – в нисковъглеродни технологии и научноизследователска дейност.	0 0 0 0 0 + 0	изпълнение, допринасят за постигането на съответната цел: <u>*Мерки, касаещи бъдещи строителства на територията на Пристанище за обществен транспорт Русе:</u> - Да се организира разделна система за безопасно съхранение на различните видове отпадъци на територията на обекта. Същите да се предават за своевременно за транспортиране на оторизирани за целта фирми; <u>*Мерки, касаещи бъдещи експлоатации на територията на Пристанище за обществен транспорт Русе</u> - Да се внедри система за разделно събиране на отпадъците, които в следствие да се предават на оторизирани за целта фирми. Битовите отпадъци да се събират разделно и да се третират съгласно общинската програма за управление на отпадъците Цели и задачи на ПГП, които, посредством съответните мерки за изпълнение, могат да създадат риск за постигането на съответната цел: Няма такива цели
Национална стратегия за адаптация към изменението на климата и План за действие до 2030 г.		
Общи стратегически цели за адаптация към изменението на климата: - Приобщаване и интегриране на адаптирането към изменението на климата – включва укрепване на политиката и правната рамка за адаптиране и интегриране на съображенията за адаптация в национални и секторни планове. - Изграждане на институционален капацитет – развиване на експертни познания, база от знания, мониторинг и изследвания за подкрепа на действията за адаптация. - Повишаване на осведомеността – образование и информираност за климатичните промени и необходимите адаптационни мерки. - Изграждане на устойчивост – управление на инфраструктурата и защита на природния капитал	0 0 0 +	Цели и задачи на ПГП, които, посредством съответните мерки за изпълнение, допринасят за постигането на съответната цел: <u>*Мерки, касаещи бъдещи инвестиционни проектирания на територията на Пристанище за обществен транспорт Русе:</u> - При бъдещо разработване на проекти за развитие на дейности и инфраструктура, да се вземат предвид границите на разположените в близост до обектите защитени територии, защитени зони и паметници на културата и да се предвидят мерки за опазване на локалните екосистеми и местообитания - При планиране на озеленяване да се налага подбор местни за района дървесните и храстови видове; <u>*Мерки, касаещи бъдещи строителства на територията на Пристанище за обществен транспорт Русе:</u> - При бъдещо строителство да се използват технологии и машини
СТР. 275 ОТ 341		

Стратегически документи и цели за опазване на околната среда, имащи отношение към Проекта на Генералния план (ПГП)	Оценка на връзката на целите с предвижданията на ПГП	Начин, по който целите и съответните екологични съображения са взети предвид при изготвянето на ПГП
		отговарящи на евростандартите за опазване на околната среда - Всички предвидени територии за изграждане да се предвидят с подходяща настилка, позволяваща нейното измиване, с цел предотвратяване на емисии на прах <u>*Мерки, касаещи бъдещи експлоатации на територията на Пристанище за обществен транспорт Русе</u> - Предвидената за използване техника да отговаря на всички евростандарти по отношение на околната среда - Пристанищният персонал да бъде обучен и да се извършват редовно учебни тренировки за недопускане и/или ликвидиране на последици от замърсяване и аварии - Обектите на територията на Пристанищата да бъдат оборудвани с необходимите средства за предотвратяване, ограничаване и ликвидиране на разливи на опасни вещества и разсипване на товари в ползваната акватория Цели и задачи на ПГП, които, посредством съответните мерки за изпълнение, могат да създадат риск за постигането на съответната цел: Няма такива цели
Стратегия за преход към кръгова икономика на Република България за периода 2022 - 2027 г.		
СЦ1 Зелена и конкурентоспособна икономика СЦ 2 По-малко отпадъци, повече ресурси СЦ2.1. По-малко отпадъци СЦ2.2. Повече възможности за устойчива употреба СЦ2.3. Повече рециклирани отпадъци, по-качествени суровини СЦ2.4. Без депонирани отпадъци СЦ3 Икономика в полза на потребителите	0 + 0	Цели и задачи на ПГП, които, посредством съответните мерки за изпълнение, допринасят за постигането на съответната цел: <u>*Мерки, касаещи бъдещи строителства на територията на Пристанище за обществен транспорт Русе:</u> - Да се организира разделна система за безопасно съхранение на различните видове отпадъци на територията на обекта. Същите да се предават за своевременно за транспортиране на оторизирани за целта фирми; <u>*Мерки, касаещи бъдещи експлоатации на територията на Пристанище за обществен транспорт Русе</u> - Да се внедри система за разделно събиране на отпадъците, които в последствие да се предават на оторизирани за целта фирми. Битовите

Стратегически документи и цели за опазване на околната среда, имащи отношение към Проекта на Генералния план (ПГП)	Оценка на връзката на целите с предвижданията на ПГП	Начин, по който целите и съответните екологични съображения са взети предвид при изготвянето на ПГП
		отпадъци да се събират отделно и да се третираат съгласно общинската програма за управление на отпадъците
		Цели и задачи на ПГП, които, посредством съответните мерки за изпълнение, могат да създадат риск за постигането на съответната цел: Няма такива цели
Национална рамка за приоритетни действия за Натура 2000 за периода 2021 - 2027г.		
Приоритетни мерки и потребности от финансиране за периода 2021-2027г.: 2. Свързани с обекти мерки за запазване и възстановяване в рамките на „Натура 2000“ и извън нея: 2.1. Морски и крайбрежни 2.2. Степни местности и зони с храстовидна растителност 2.3. Тресавища, калища, мочурища и други влажни зони 2.4. Пасища 2.5. Други агроекологични системи 2.6. Гори и гористи местности 2.7. Скални местообитания, дюни и зони с рядка растителност 2.8. Сладководни местообитания (реки и езера) 2.9. Други (пещери и др.) 2.10. Препратки към свързани с обекти мерки за запазване и възстановяване в рамките на „Натура 2000“ и извън нея	0 0 0 0 0 0 + 0 0	Цели и задачи на ПГП, които, посредством съответните мерки за изпълнение, допринасят за постигането на съответната цел: <u>*Мерки, касаещи бъдещи инвестиционни проектирания на територията на Пристанище за обществен транспорт Русе:</u> - При бъдещо разработване на проекти за развитие на дейности и инфраструктура, да се вземат предвид границите на разположените в близост до обектите защитени територии, защитени зони и паметници на културата и да се предвидят мерки за опазване на локалните екосистеми и местообитания <u>*Мерки, касаещи бъдещи строителства на територията на Пристанище за обществен транспорт Русе:</u> - При бъдещо разработване на проекти за развитие на дейности и инфраструктура, да се вземат предвид границите на разположените в близост до обектите защитени територии, защитени зони и паметници на културата и да се предвидят мерки за опазване на локалните екосистеми и местообитания - Да се изготви план за собствен мониторинг, който да се да се съгласува с РИОСВ - Русе и другите необходими институции; <u>*Мерки, касаещи бъдещи експлоатации на територията на Пристанище за обществен транспорт Русе</u> - Обектите на територията на Пристанищата да бъдат оборудвани с необходимите средства за предотвратяване, ограничаване и ликвидиране на разливи на опасни вещества и разсипване на товари в ползваната акватория
СТР. 277 ОТ 341		

Стратегически документи и цели за опазване на околната среда, имащи отношение към Проекта на Генералния план (ПГП)	Оценка на връзката на целите с предвижданията на ПГП	Начин, по който целите и съответните екологични съображения са взети предвид при изготвянето на ПГП
		Цели и задачи на ПГП, които, посредством съответните мерки за изпълнение, могат да създадат риск за постигането на съответната цел: Няма такива цели
Национална програма за опазване, устойчиво ползване и възстановяване функциите на почвите (2020-2030 г.)		
- Устойчиво ползване на почвите като природен ресурс. - Опазване и подобряване на почвеното плодородие. - Намаляване на вредните последствия върху почвите, предизвикани от природни процеси и явления, и антропогенни фактори. - Предотвратяване и намаляване на риска за човешкото здраве и опазване на другите компоненти на околната среда. - Спазване на принципите за устойчиво развитие, включително принципите на биологичното земеделие. - Възстановяване на нарушените функции на почвите. - Задължения, поети от държавата по международни актове, отнасящи се до почвите.	0 + + 0 0 0	Цели и задачи на ПГП, които, посредством съответните мерки за изпълнение, допринасят за постигането на съответната цел: <u>*Мерки, касаещи бъдещи строителства на територията на Пристанище за обществен транспорт Русе:</u> - Всички предвидени дейности свързани със земни маси трябва да се извършват в съответствие с нормативните изисквания, които да се отразяват в проектите за организация и изпълнение на строителството - Да не се допускат разливи на опасни отпадъци (горива и смазочни материали от аварирала строителна и транспортна механизация), с цел предотвратяване замърсяването на почвите <u>*Мерки, касаещи бъдещи експлоатации на територията на Пристанище за обществен транспорт Русе</u> - Пристанищният персонал да бъде обучен и да се извършват редовно учебни тренировки за недопускане и/или ликвидиране на последици от замърсяване и аварии Цели и задачи на ПГП, които, посредством съответните мерки за изпълнение, могат да създадат риск за постигането на съответната цел: Няма такива цели
Национална програма за контрол на замърсяването на въздуха (2020- 2030 г.)		
Основна цел: изпълнение на задълженията за намаляване към 2020г. и 2030г. на общите годишни антропогенни емисии на следните замърсители на атмосферния въздух: серен диоксид (SO ₂), азотни оксиди (NO _x), неметанови летливи органични съединения (НМЛОС), амоняк (NH ₃) и фини прахови частици (ФПЧ2.5), спрямо емисиите за определената в Директива (ЕС) 2016/2284 за базова 2005г.	+ +	Цели и задачи на ПГП, които, посредством съответните мерки за изпълнение, допринасят за постигането на съответната цел: <u>*Мерки, касаещи бъдещи инвестиционни проектирания на територията на Пристанище за обществен транспорт Русе:</u> - Да се изготви план за собствен мониторинг, който да се да се съгласува с РИОСВ - Русе и другите необходими институции

Стратегически документи и цели за опазване на околната среда, имащи отношение към Проекта на Генералния план (ПГП)	Оценка на връзката на целите с предвижданията на ПГП	Начин, по който целите и съответните екологични съображения са взети предвид при изготвянето на ПГП
- Дългосрочната цел на ЕС за постигане на нива на КАВ в съответствие с насоките за КАВ, публикувани от Световната здравна организация; - Целите на ЕС в областта на биологичното разнообразие и екосистемите в съответствие със Седмата програма за действие в областта на околната среда; По-добро взаимодействие между политиката на ЕС по отношение на КАВ и други политики на ЕС, по-специално политиките в областта на климата и енергетиката.	0 0	<u>*Мерки, касаещи бъдещи строителства на територията на Пристанище за обществен транспорт Русе:</u> -При бъдещо строителство да се използват технологии и машини отговарящи на евростандартите за опазване на околната среда; -Всички предвидени територии за изграждане да се предвидят с подходяща настилка, позволяваща нейното измиване, с цел предотвратяване на емисии на прах -При необходимост да се ограничат емисиите от прах по време на товаро-разтоварна и транспортна дейност в територията на пристанищата, чрез редовно почистване и оросяване на площадките, временните технологични пътища и откритите площи с цел недопускане на замърсяване на приземния слой на атмосферния въздух <u>*Мерки, касаещи бъдещи експлоатации на територията на Пристанище за обществен транспорт Русе</u> - Предвидената за използване техника да отговаря на всички евростандарти по отношение на околната среда - Да се изпълнява стриктно планът за собствен мониторинг (екологичен). Цели и задачи на ПГП, които, посредством съответните мерки за изпълнение, могат да създадат риск за постигането на съответната цел: Няма такива цели
Интегрирана териториална стратегия за развитие – Северен централен регион		
Специфична цел 3.3.: Опазване на околната среда. Развитие на екологосъобразна инфраструктура	0	Цели и задачи на ПГП, които, посредством съответните мерки за изпълнение, допринасят за постигането на съответната цел: <u>*Мерки, касаещи бъдещи строителства на територията на Пристанище за обществен транспорт Русе:</u> - Да се внедри система за разделно събиране на отпадъците, които в следствие да се предават на оторизирани за целта фирми. Битовите отпадъци да се събират разделно и да се третират съгласно общинската програма за управление на отпадъците;

Стратегически документи и цели за опазване на околната среда, имащи отношение към Проекта на Генералния план (ПГП)	Оценка на връзката на целите с предвижданията на ПГП	Начин, по който целите и съответните екологични съображения са взети предвид при изготвянето на ПГП
		- Предвидената за използване техника да отговаря на всички евростандарты по отношение на околната среда; - Пристанищният персонал да бъде обучен и да се извършват редовно учебни тренировки за недопускане и/или ликвидиране на последици от замърсяване и аварии; - Обектите на територията на Пристанищата да бъдат оборудвани с необходимите средства за предотвратяване, ограничаване и ликвидиране на разливи на опасни вещества и разсипване на товари в ползваната акватория на езерото; Цели и задачи на ПГП, които, посредством съответните мерки за изпълнение, могат да създадат риск за постигането на съответната цел: Няма такива цели

6 ВЕРОЯТНИ ЗНАЧИТЕЛНИ ВЪЗДЕЙСТВИЯ ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА

Както е представено в детайли в т. 1.1.4 по-горе, то предвижданията на проекта на Генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе, се свеждат най-общо до следните:

- За всички пристанищни терминали се утвърждават установените с плановите за регулация и застрояване и техните изменения устройствени зони и параметри за проектиране и застрояване. Териториите на засегнатите пристанища са обособени в територии за транспортна инфраструктура, за пристанищни комплекси, обществено и делово обслужване и складови дейности;
- Относно пристанищната акватория на отделните пристанищни терминали не се предвижда уширяване на същата, както и изграждането на нови хидротехнически съоръжения – ще продължат да се извършват регулярните операции по поддръжка на акваторията, свързани с поддържане на съоръженията и извършване на драгажни операции, с цел осигуряване на изискуемата дълбочина за приставане на кораби.

Въз основа на направения анализ на базовите условия на средата и отчитайки спецификите и предвижданията на плана, по-долу в настоящата точка е направена оценка на очакваните въздействия върху компонентите и факторите на околната среда, като е използвана описаната в т. 8 методика. Последващо, в ДЕО, са заложили и конкретни смекчаващи мерки, целящи недопускане, а при невъзможност – смекчаване, на идентифицираните въздействия.

6.1. ВЕРОЯТНИ ЗНАЧИТЕЛНИ ВЪЗДЕЙСТВИЯ ВЪРХУ КЛИМАТА И АТМОСФЕРНИЯ ВЪЗДУХ

6.1.1. ВЕРОЯТНИ ЗНАЧИТЕЛНИ ВЪЗДЕЙСТВИЯ ВЪРХУ КЛИМАТИЧНИТЕ ИЗМЕНЕНИЯ И АДАПТАЦИЯТА КЪМ КЛИМАТИЧНИТЕ ПРОМЕНИ

Реализацията на проекти по плана, най-вече свързани с извършването на строително-монтажни работи, ще доведе до отделяне в атмосферата на парникови газове от работата на строително-монтажната техника. Общото количество парникови газове се очаква да е незначително и с пространствен мащаб, който е с подмрежов ефект за пространствените мащаби на изменение на климата. Видно от дадената в т. 2.1.1.1. информация, то същото твърдение важи и за етапа на експлоатация на пристанищната инфраструктура, в резултат от работата на техниката и механизацията за обслужване на пристанищните операции. Следователно, в резултат от генерирането на парникови газове в хода на прилагане на Генералния план няма да има изменение в режима и пространственото разпределение на стойностите на климатичните елементи в разглежданите райони на пристанищните терминали и не се очаква въздействие върху климата.

Прилагането на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе има както пряко, така и индиректно отношение към смекчаването на климатичните промени.

Що се касае до прякото въздействие по отношение на климатичните промени, то същото ще е положително, с малък обхват и дългосрочно, необратимо и с ниска интензивност. Въздействието ще е в резултат от възможностите, които пристанищните инфраструктури биха дали по отношение снабдяването на плавателните съдове с гориво, в т. ч. нисковъглеродно, както и в резултат от използването на нискоемисионна техника, която отговаря на екологичните евростандарты, което допринася за намаляване на въглеродните емисии от пристанищните операции и др.

Позитивно въздействие на Плана върху изменението на климата се очаква и предвид това, че вътрешните водни пътища имат по-ниски емисии на парникови газове на тон-километър в сравнение с автомобилния и въздушния транспорт, което е видно и от националните данни за емисиите на парникови газове в България.

Вторично въздействие, което може да се оцени като такова с голяма вероятност от проява, положително, с малък обхват и в известна степен дългосрочно, необратимо и с ниска интензивност, може да се наблюдава предвид утвърждаване параметрите на проектиране и застрояване на имотите в границите на пристанищните терминали, което от своя страна ще предотврати

нерегламентирано увреждане на зелените площи в районите, явяващи се поглътители на въглеродни емисии. В едно с други проекти в близост, имащи отношение към смекчаване изменението на климата, е възможно проява на кумулативен ефект.

Що се касае до адаптацията към климатичните промени, то урегулираното застрояване на имотите при проектиране, съобразено с наблюдаваните и очаквани тенденции в климатичните промени, както и организиране средата на пристанищната акватория, ще окажат положителен ефект върху адаптационните процеси, който може да се оцени като локален, само за териториите на пристанищните терминали, постоянен, необратим и вторичен, както и такъв с ниска интензивност.

Обобщена оценка на очакваните въздействия върху климата, смекчаване на климатичните промени и адаптация към същите, е даден в **Таблица 49** по-долу.

Таблица 49. Прогнозна оценка на очакваните въздействия върху климата, климатичните промени и адаптацията към климатичните промени в района на пристанищните терминали в резултат от реализацията на плана

Въздействие	Вероятност за поява на въздействие		Вид на въздействието		Мащаб/обхват на въздействията		Продължителност на въздействията		Обратимост на въздействията		Характер на въздействията		Кумулативност		Интензивност на въздействията	
	Р*	ср**	Р*	ср**	Р*	ср**	Р*	ср**	Р*	ср**	Р*	ср**	Р*	ср**	Р*	ср**
Промени в климата на локално, регионално, национално или трансгранично ниво	Не се очаква	Не се очаква	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
Смекчаване изменението на климата, вкл. пряко и индиректно	n/a	++	n/a	+	n/a	•	n/a	<>	n/a	0	n/a	II	n/a	Y	n/a	LPI
Адаптация към климатичните промени	n/a	++	n/a	+	n/a	•	n/a	<>	n/a	0	n/a	II	n/a	N	n/a	LPI

Легенда: *р - въздействия, които могат да се проявят в хода на реализацията на дадено инвестиционно предложение/проект по предвижданията на плана

**ср – въздействия, които могат да се проявят в резултат от цялостно предвиждане на плана

6.1.2. ВЕРОЯТНИ ЗНАЧИТЕЛНИ ВЪЗДЕЙСТВИЯ ВЪРХУ КАЧЕСТВОТО НА АТМОСФЕРНИЯ ВЪЗДУХ

В резултат от реализирането на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе се очакват отрицателни въздействия, свързани с генерирането в атмосферния въздух на прахови и газови емисии, които ще са в резултат от изграждането на новопредвидени обекти в границите на пристанищата, последващата им експлоатация, както и от извършване на поддържащи пристанищната акватория драгажни операции.

Изпълнението на мерките в цялост водят до положително въздействие върху КАВ в районите на пристанищата, тъй като установяват границите на допустимите параметри на застрояване и позволяват предвиденото икономическото развитие да бъде съчетано със съблюдаване принципа на устойчиво развитие и ограничаване нерегулируемото развитие на територията, с възможност за поява на нови източници на емисии при несъобразяване условията на средата. Възможни са и ограничени емисии от точкови източници, в зависимост от предвидените инвестиции.

Прилагането на предвижданията на плана, сведени до ограничаване на дейностите в пристанищната акватория до регулярно поддържане на същата, не се очаква да повлияе върху КАВ в засегнатите райони.

В процеса на реализация на конкретни предвиждания в границите на пристанищните терминали, вкл. и при спазване на плана, въздействията върху КАВ в засегнатите райони ще са основно отрицателни, с голяма вероятност да се проявят, локални, краткосрочни, обратими и първични. Налице е риск от кумулативност с други, реализиращи се в близост в този момент инвестиции, както и с дейностите по нормалната експлоатация на пристанището, протичащи в дадения момент. Оценяват се като въздействия с ниска интензивност, отчитайки слабата чувствителност на рецептора – КАВ в територии на транспортната инфраструктура. Незначителни отрицателни въздействия е възможно да се наблюдават и в периода на експлоатация на конкретни инвестиции, реализирани при спазване предвижданията на плана и явяващи се източници на емисии в атмосферата. Вероятността за проява на същите е значително по-малка и не се очаква да доведат до влошаване на компонентите и факторите на околната среда в районите на разглежданите пристанищни терминали.

Прилагането на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе в неговата цялост ще има положително въздействие върху КАВ, което ще се прояви с голяма вероятност и ще въздейства постоянно вкл. и на регионално ниво. Очакваното въздействие ще е вторично по характер, породено от регулацията на засегнатите територии, необратимо и се оценява с ниска интензивност. Възможна е проява на кумулация, предвид прилагането на Генералния план на пристанището в едно с ОУП на териториите на съответните общини, в границите на които са ситuirани пристанищните терминали.

Обобщена прогнозна оценка на очакваните въздействия в върху КАВ в района на пристанищните терминали в резултат от реализацията на плана е дадена в Таблица 50 по-долу.

Таблица 50. Прогнозна оценка на очакваните въздействия върху КАВ в района на пристанищните терминали в резултат от реализацията на плана

Въздействие	Вероятност за поява на въздействие		Вид на въздействието		Масщаб/обхват на въздействията		Продължителност на въздействията		Обратимост на въздействията		Характер на въздействията		Кумулативност		Интензивност на въздействията	
	р*	ср**	р*	ср**	р*	ср**	р*	ср**	р*	ср**	р*	ср**	р*	ср**	р*	ср**
Прахови и газови емисии от площни и линейни източници	++	+	-	-	•	•	>	>>>	↔	↔	I	I	Y	Y	LNI	LNI
Емисии в атмосферата от организирани източници	n/a	+	n/a	-	n/a	•	n/a	>>>	n/a	↔	n/a	I	n/a	Y	n/a	LNI
Ограничаване нерегулируемостта на развитието на териториите на пристанищните терминали и източниците на емисии в атмосферата	n/a	++	n/a	+	n/a	••	n/a	<>	n/a	0	n/a	II	n/a	Y	n/a	LPI

Легенда: *р - въздействия, които могат да се проявят в хода на реализацията на дадено инвестиционно предложение/проект по предвижданията на плана

**ср – въздействия, които могат да се проявят в резултат от цялостно предвиждане на плана

6.2. ВЕРОЯТНИ ЗНАЧИТЕЛНИ ВЪЗДЕЙСТВИЯ ВЪРХУ ПОВЪРХНОСТНИТЕ И ПОДЗЕМНИТЕ ВОДИ

6.2.1. ВЕРОЯТНИ ЗНАЧИТЕЛНИ ВЪЗДЕЙСТВИЯ ВЪРХУ ПОВЪРХНОСТНИТЕ ВОДИ

Реализирането на „Проект на генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе“ не предвиждат други отрицателни въздействия върху повърхностните води освен сега съществуващите от дейността на пристанищата. Не се засягат водоизточници, СОЗ, открити нови водни течения. Не се изискват допълнителни водни количества. Няма необходимост от разрешителни за ползване на воден обект или разрешителни за водоползване.

На териториалният обхват на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе попада един район определен като РЗПРН, а именно районът „р. Дунав“ с код BG1_APSFR_DU_001 и дължина 467.58 km.

Съгласно Приложение 14 от Актуализация на ПОРН в Дунавски район за басейново управление в близост до територията на обхвата на Генералния план не са налице площи, които са потенциално заливни.

Предвижданията от планът няма да засегнат ВиК инфраструктура.

Строително-монтажните работи за реализацията на конкретни инвестиции не се очаква да окаже значително отрицателно въздействие върху повърхностните води при спазване на нормативната уредба в областта на управлението на водите. Възможни са временни, отрицателни, локални и обратими въздействия върху водната среда, дължащи се на реализацията на конкретни проекти с намеса във водната среда, водещи до повишена мътност на водата. Същите ще бъдат първични по своя характер, с голяма вероятност да се проявят в конкретния случай и с ниска интензивност, предвид слабата до средна степен на чувствителност на рецептора и малката сила на въздействието.

Прилагането на предвижданията на плана, сведени до ограничаване на дейностите в пристанищната акватория до регулярно поддържане на същата, не се очаква да повлияе върху повърхностните води. Относно временното повишаване мътността на водата, дължащо се на периодичното драгиране с цел поддържане необходимата дълбочина за приставане на корабите може да се заключи, че същото ще продължи да се проявява с голяма вероятност и се оценява като локално, временно и краткосрочно, обратимо, първично и с възможна кумулативност с други дейности в близост, свързани с увеличаване мътността на реката. Очакваните въздействия се оценяват като такива с ниска интензивност, предвид малката сила на въздействието и от слаба до средна чувствителност на рецептора, дължаща се основно на това, че идентифицираните въздействия не са нови по характер за приемащата среда. Оценката на очакваните въздействия е направена и при отчитане на изключително дългите периоди от време без необходимост от драгиране и повишаване мътността на водата.

В случай на необходимост от допълнително водовземане и последващо заустване на води, основно за използване за битови нужди, е възможно с голяма вероятност да се наблюдават незначителни, с ниска интензивност, отрицателни въздействия върху количествените и качествени показатели на засегнати повърхностни водни тела. Въздействията се оценяват като локални, от временни и краткотрайни, при строителни работи, до дългосрочни, в периода на експлоатация, първични и кумулативни по характер.

Цялостното въздействие върху количеството и качеството на водите от реализацията на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе се очаква да е положително, в резултат от утвърдените нормите за проектиране и строителство в границите на пристанищните терминали и недопускане нерегламентирано строителство, водещо до генериране на големи потоци отпадъчни води и необходимост от водовземане над количествата, позволени от състоянието на водните тела.

Обобщена оценка на въздействието въздействията е дадена в **Таблица 51**.

Таблица 51. Прогнозна оценка на очакваните въздействия върху повърхностите води в района на пристанищните терминали в резултат от реализацията на плана

Въздействие	Вероятност за поява на въздействие		Вид на въздействието		Мащаб/обхват на въздействията		Продължителност на въздействията		Обратимост на въздействията		Характер на въздействията		Кумулативност		Интензивност на въздействията	
	р*	ср**	р*	ср**	р*	ср**	р*	ср**	р*	ср**	р*	ср**	р*	ср**	р*	ср**
Въздействие върху качеството на водите от заустване на отпадъчни води и извършване на строителни работи във водна среда	++	++	-	-	•	•	>	>>>	↔	↔	I	I	Y	Y	LNI	LNI
Въздействие върху качеството на водите от повишаване мътността от драгажни операции	++	++	-	-	•	•	>	>	↔	↔	I	I	Y	Y	LNI	LNI
Въздействие върху количественото състояние на водите при необходимост от допълнително водовземане от повърхностни води	++	++	-	-	•	•	>	>>>	↔	↔	I	I	Y	Y	LNI	LNI
Ограничаване нерегулируемостта на развитието на териториите на пристанищните терминали и влияние върху количествените и качествени параметри на водите	n/a	++	n/a	+	n/a	•	n/a	<>	n/a	0	n/a	II	n/a	Y	n/a	LPI

Легенда: *р - въздействия, които могат да се проявят в хода на реализацията на дадено инвестиционно предложение/проект по предвижданията на плана

**ср – въздействия, които могат да се проявят в резултат от цялостно предвиждане на плана

6.2.2. ВЕРОЯТНИ ЗНАЧИТЕЛНИ ВЪЗДЕЙСТВИЯ ВЪРХУ ПОДЗЕМНИТЕ ВОДИ

Оценката на въздействието върху подземните води е направена базирайки се на действащите в страната законови и нормативни изисквания, становища от компетентните органи във връзка с обекта, както и сега действащия План за управление на речните басейни в Дунавски район за басейново управление на водите (2022-2027 г.).

Въздействието е определено и спрямо приложената методика, описана в т.8.2, от настоящата ЕО.

Оценката на подземните води е свързана и със синтез на наличните данни за района и обекта:

- Анализ на данни от официалната страница на сайта на Басейнова дирекция Дунавски район;
- Анализ на картни материали;
- Анализ на проектна документация;
- Анализ на научна литература.

Анализа на възможните въздействия върху подземните води е извършен по отношение на риска от промяна на количествения и химичния им статус.

В процеса на реализация на бъдещи инвестиционни намерения в границите на пристанищните терминали и дейности произтичащи от необходимост от изграждане на нова инфраструктура, строителните дейности ще се осъществят в най-горния слой на земната повърхност, който се отнася към зоната на аерация. При достигане на водно ниво, въздействието ще е минимално и ограничено по обхват и ще бъде единствено върху ПВТ които спрямо водовместващата среда се определят като порови и първи от повърхността (BG1G0000QAL007; BG1G0000QAL008; BG1G0000QAL010; BG1G0000QAL012; BG1G0000QPL026 и BG1G00000N1035).

Въздействията върху съществуващото понастоящем химично състояние на подземните водни тела може да се изразява в инфилтриране на замърсители през зоната на аерация в ПВТ само и единствено в случай на аварийни ситуации на технически средства. При нормални условия не се очаква промяна на химично състояние на подземните водни тела.

Дейностите по реализация на Проект на генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе понастоящем няма конкретно предложение да се използват подземни води за водоснабдителни и др. цели, респективно няма да се извършват процедури по издаване на разрешителни за водовземане от подземни води, съгласно Закона за водите и Наредба № 1 за проучване, ползване и опазване на подземните води. Същото, при спазване на нормативните и действащи към съответния момент, нормативни изисквания, не е изключено при развитие на пристанищните терминали в синхрон с Генералния план.

Въздействието върху количественото състояние на подземните води не се очаква.

Част от имотите на пристанищен терминал Силистра, попадат в III пояс на СОЗ учредена със Заповед № СОЗ-220/21.04.2009 г. (санитарните зони са учредени за водоизточник, експлоатиращ ПВТ BG1G0000K1B041). Дейностите по предвиждания свързани с инфраструктурата на терминалите, няма да повлияят на генералната посока на подземния поток, както и на дебита на съоръжението.

За ограничаване и минимизиране на негативното въздействие върху подземните води, е необходимо да се спазват: забраните (З), ограниченията (О) и ограниченията при доказана необходимост (ОДН), за защитени подземни водни обекти, съгласно Приложение № 2 към чл. 10, ал. 1, заложи в Наредба № 3 от 16.10.2000 г. за условията и реда за проучване, проектиране, утвърждаване и експлоатация на санитарно-охранителните зони около водоизточниците и съоръженията за питейно-битово водоснабдяване и около водоизточниците на минерални води.

Имотите в обхвата на обектите, част от Проект на генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе не попадат в буферни зони с радиус 1000 m от водовземни съоръжения за питейно водоснабдяване без определени СОЗ, за които е необходимо спазването на ограничения в буферни

зони съгласно Приложение 1 към Националния каталог от мерки към ПУРБ.

В ПИ с идентификатор 63427.8.1413 е изграден шахтов кладенец за питейно-битови нужди. Водовземното съоръжение не е вписано в регистрите на Басейнова дирекция за стопански нужди и разрешителните за водовземане от подземни води на БДДР. Дейностите в границите на обособена зона Русе - Изток не противоречат на ограниченията в буферни зони съгласно Приложение 1 към Националния каталог от мерки към ПУРБ.

Изпълнението на заложените мерките в ПУРБ, както и тези в настоящата ЕО ще запазят доброто количествено и качествено състояние на подземните води, зоните за защита на водите и санитарно-охранителните зони.

Цялостното въздействие върху количеството и качеството на подземните води от реализацията на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе, както и при повърхностните води, се очаква да е положително, в резултат от утвърдените нормите за проектиране и строителство предвид което не се очаква необходимост от водовземане над ресурсите на водните тела, както и замърсяване на водите от изпускане на прекомерни количества отпадъчни води.

Прогнозна оценка на очакваните въздействия върху подземните води в района на пристанищните терминали в резултат от реализацията на плана е дадена в [Таблица 52](#).

Таблица 52. Прогнозна оценка на очакваните въздействия върху подземните води в района на пристанищните терминали в резултат от реализацията на плана

Въздействие	Вероятност за поява на въздействие		Вид на въздействието		Масщаб/обхват на въздействията		Продължителност на въздействията		Обратимост на въздействията		Характер на въздействията		Кумулативност		Интензивност на въздействията	
	р*	ср**	р*	ср**	р*	ср**	р*	ср**	р*	ср**	р*	ср**	р*	ср**	р*	ср**
Въздействие върху подземни води в резултат от строителни работи и изграждане на нови обекти	+	n/a	-	n/a	•	n/a	>	n/a	↔	n/a	I	n/a	N	n/a	LNI	n/a
Въздействие върху количественото състояние на водите при необходимост от допълнително водовземане от подземни води	++	++	-	-	•	•	>	>>>	↔	↔	I	I	Y	Y	LNI	LNI
Ограничаване нерегулируемостта на териториите на пристанищните терминали и влияние върху количествените и качествени параметри на водите	n/a	++	n/a	+	n/a	•	n/a	<>	n/a	0	n/a	II	n/a	Y	n/a	LPI

Легенда: *р - въздействия, които могат да се проявят в хода на реализацията на дадено инвестиционно предложение/проект по предвижданията на плана

**ср – въздействия, които могат да се проявят в резултат от цялостно предвиждане на плана

От извършената оценка, представена подробно в таблицата по-горе, може да се обобщи, че в процеса на реализация на конкретни предвиждания в границите на пристанищните терминали, вкл. и при цялостното реализиране на плана, не се очаква въздействие върху количеството и качеството на подземните води при спазването на мерките заложи в ПУРБ, забраните и ограниченията заложи в СОЗ, пояс III на ТК 1, плуен басейн в хотел Дръстър, както и мерките заложи в настоящата ЕО.

Въздействията са с малка вероятност да се проявят по отношение засягането на повърхностния хоризонт, отнасящ се към зоната на аерация, до такива с голяма вероятност да се проявят при необходимост от водоснабдяване от подземни води.

По вид са от положителни до отрицателни.

Мащабът им е с малък обхват (локален).

Според продължителността си въздействията ще са от временни до постоянни.

По своята обратимост са обратими, както и необратими.

Характера им е първичен и вторичен при тези, породени от цялостната реализация на плана.

Силата (интензивност на въздействията) е ниска интензивност с отрицателна чувствителност на рецептора. Цялостната реализация на плана обаче ще е с положителна значимост, независимо, че същата се оценява също като незначителна.

За компонент подземни води не се очакват значителни негативни въздействия.

6.3. ВЕРОЯТНИ ЗНАЧИТЕЛНИ ВЪЗДЕЙСТВИЯ ВЪРХУ ГЕОЛОЖКАТА СРЕДА

Основните методи за оценка на геоложката среда са свързани с анализ на наличните данни за района на обекта, литературни и картни източници. Използвани са съществуващите нормативни документи, закони, наредби и правилници, становища и др. Освен това е извършен инженерно-геоложки оглед на терена.

Въздействието е определено, като е положена методиката, описана в т. 8.2, от настоящата ЕО.

В процеса на реализация на конкретни предвиждания в границите на пристанищните терминали и дейности произтичащи от спазване на плана, при евентуални строителни дейности, въздействията върху геоложката среда в засегнатите райони ще са основно отрицателни, но при изпълнение на геозащитни съоръжения, те ще са положителни.

В териториите на малка част от обектите включени към Проект на генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе са установени свлачищни и ерозионни процеси.

Обобщена оценка на очакваните въздействия върху геоложката среда е дадена в **Таблица 53** по-долу.

Таблица 53. Прогнозна оценка на очакваните въздействия върху геоложката среда в района на пристанищните терминали в резултат от реализацията на плана

Въздействие	Вероятност за поява на въздействие		Вид на въздействието		Масщаб/обхват на въздействията		Продължителност на въздействията		Обратимост на въздействията		Характер на въздействията		Кумулативност		Интензивност на въздействията	
	р*	ср**	р*	ср**	р*	ср**	р*	ср**	р*	ср**	р*	ср**	р*	ср**	р*	ср**
Увреждане на приповърхностния слой по време на строителни работи	++	n/a	-	n/a	•	n/a	>>>	n/a	0	n/a	I	n/a	N	n/a	LNI	n/a
Изпълнение на геозащитни съоръжения след тяхното изграждане	n/a	++	n/a	+	n/a	•	n/a	>>	n/a	↔	n/a	I	n/a	N	n/a	LPI

Легенда: *р - въздействия, които могат да се проявят в хода на реализацията на дадено инвестиционно предложение/проект по предвижданията на плана

**ср – въздействия, които могат да се проявят в резултат от цялостно предвиждане на плана

От извършената оценка, представена подробно в таблицата по-горе, може да се обобщи, че въздействията са с голяма вероятност да се проявят. По вид са отрицателни при засягането на приповърхностния слой и положителни, в резултат от изграждането на геозащити.

Масщабът им е с малък обхват (локален). Според продължителността си въздействието е постоянно, що ес касае до увреждането на приповърхностния слой и дългосрочно, в случаите на изградени защитни съоръжения при тяхната експлоатация. По своята обратимост въздействията са както обратими, така и необратими.

Характера им е първичен.

Кумулативност на въздействието не се очаква, но не се изключва напълно такава, ако в непосредствено близки райони се засегне приповърхностния слой на геоложката основа от новоизградени сгради и съоръжения.

Силата (интензивност на въздействията) е ниска.

За компонент геоложка среда не се очакват значителни негативни въздействия.

6.4. ВЕРОЯТНИ ЗНАЧИТЕЛНИ ВЪЗДЕЙСТВИЯ ВЪРХУ ЛАНДШАФТА

Възможните дейности свързани с изграждането на новопредвидени обекти в границите на пристанищата, последващата им експлоатация, както и извършването на поддържащи пристанищната акватория драгажни операции, съгласно Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе, са ограничени в границите на съществуващите поземлени имоти. С изключение на 3 имота от Пристанищен терминал Свищов, всички други са с променено предназначение, застроени и пригодени за съответните пристанищни дейности. Съществуващите естествени крайречни ландшафти са изменени в антропогенизирани техногенни ландшафти.

В резултат от възможните строителни дейности упоменати по-горе, не се очаква нарушаване на връзките между отделните компоненти на естествените и полуестествените природно-териториалните комплекси разположени в близост до съществуващата пристанищната инфраструктура в резултат от вероятни бъдещи дейности по изграждане на сгради или съоръжения.

Възможните въздействия са съсредоточени върху техногенни ландшафти и се изразяват в промяна на облика, функционирането и предназначението на дадени площи. В зависимост от предвиденото развитие на даден терен, някои дейности могат да окажат и положителен ефект чрез подобряване на състоянието на съществуващите техногенни ландшафти и по-конкретно чрез подобряване на визуалните въздействия, които те пораждаат. Визуалните възприятия на заобикалящата среда са твърде относителни, за да бъдат еднозначно определени, но дори техногенните ландшафти могат да създават донякъде положителни визуални въздействия, когато са изградени в унисон със заобикалящата среда.

Чувствителността на техногенните ландшафти в ролята на рецептор е малка.

Съгласно матрицата за определяне на интензивността на въздействията интензивността на въздействията върху техногенни ландшафти е ниска отрицателна до ниска положителна.

Обобщена оценка на очакваните въздействия върху ландшафтите при прилагането на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе е дадена в **Таблица 54** по-долу.

Таблица 54. Прогнозна оценка на очакваните въздействия върху ландшафта

Въздействи е	Вероятност за поява на въздействи е		Вид на въздействи ето		Масщаб/обхват на въздействи ята		Продължителност на въздействи та		Обратимост на въздействи ята		Характер на въздействи ята		Кумулативност		Интензивност на въздействи ята	
	Р*	ср*	Р*	ср**	Р*	ср**	Р*	ср**	Р*	ср**	Р*	ср**	Р*	ср**	Р*	ср*
Строите	++	+	+/-	+/-	•	•	>	>>>	↔	↔	I/II	I/II	Y	Y	LNI	LNI

Въздействи е	Вероятност за поява на въздействие		Вид на въздействи ето		Масщаб/об хват на въздействи ята		Продължителност на въздействи ята		Обратимост на въздействи ята		Характер на въздействи ята		Кумулативност		Интензивност на въздействи ята	
	р*	ср*	р*	ср**	р*	ср**	р*	ср**	р*	ср**	р*	ср**	р*	ср**	р*	ср*
лство на сгради и съоръжения в техногенни ландшафти															LPI	LPI

Легенда: *р - въздействия, които могат да се проявят в хода на реализацията на дадено инвестиционно предложение/проект по предвижданията на плана

**ср – въздействия, които могат да се проявят в резултат от цялостно предвиждане на плана

6.5. ВЕРОЯТНИ ЗНАЧИТЕЛНИ ВЪЗДЕЙСТВИЯ ВЪРХУ ЗЕМИТЕ И ПОЧВИТЕ

Възможните дейности свързани с изграждането на новопредвидени обекти в границите на пристанищата и последващата им експлоатация, съгласно Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе, са ограничени в границите на съществуващите поземлени имоти, където почвената покривка е значително повлияна от човешката дейност. Засегнатите почви са почти изцяло антропогенни с изключение на 3-те имота на Пристанищен терминал Свищов, чието предназначение е свързано с горското и селското стопанство и там отраженията на човешката дейност са по-малки.

Въздействията върху почвите са съсредоточени в етапа на строителство на сгради, съоръжения и инфраструктура и са в резултат от всички съпътстващи ги наземни дейности – изкопи, насипи, изграждане на фундаменти, подравняване и др. Силата на въздействията е свързана главно с типа и състоянието на почвената покривка като функция на антропогенното влияние, като най-висока тя ще бъде на площите с непроменено предназначение, където антропогенното въздействие се изчерпва до периодична обработката на почвата и отглеждане на определени растителни видове.

В качеството си на рецептор антропогенните почви се определят като такива със слаба чувствителност. Силата на отрицателните въздействия върху почвите със силно антропогенен характер или произход е ниска поради частичното или пълно нарушаване на структурата на почвения профил и прекъсване на протичащите в него естествени вътрепочвени процеси..

В качеството си на рецептор слабо повлияните от човешка дейност почви се определят като такива със средна чувствителност. Силата на отрицателните въздействия върху почвите слабо повлияни от човешката дейност може да е от умерена до голяма, като това е свързано основно с продуктивните свойства на почвата и размера на засегнатата площ. При засягане на значителни площи от високопродуктивни почви, използвани активно за земеделски цели, силата на въздействието се определя като голяма. Предвид малките площи, които могат да бъдат засегнати при евентуалното развитие на пристанищната инфраструктура, силата на въздействията върху почвите се определят като умерени.

Обобщена оценка на очакваните въздействия върху земите и почвите в районите на пристанищните терминали, като следствие от прилагането на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе, е дадена в **Таблица 55**.

Съгласно матрицата за определяне на интензивността на въздействията е върху силно антропогенни почви - ниска отрицателна и върху слабо антропогенни почви – средна отрицателна.

Таблица 55. Прогнозна оценка на очакваните въздействия върху почвите

Въздействие	Вероятност за поява на въздействие		Вид на въздействието		Масщаб/обхват на въздействията		Продължителност на въздействията		Обратимост на въздействията		Характер на въздействията		Кумулативност		Интензивност на въздействията	
	Р*	ср**	Р*	ср**	Р*	ср**	Р*	ср**	Р*	ср**	Р*	ср**	Р*	ср**	Р*	ср**
Въздействия от строителни дейности върху почви със силно антропогенно влияние	++	+	-	-	•	•	>	>>>	0	0	I	I	Y	Y	LNI	LNI
Въздействия от строителни дейности върху почви със слабо или никакво антропогенно влияние	++	+	-	-	•	•	>	>>>	0	0	I	I	Y	Y	MNI	LNI

Легенда: *Р - въздействия, които могат да се проявят в хода на реализацията на дадено инвестиционно предложение/проект по предвижданията на плана

**ср – въздействия, които могат да се проявят в резултат от цялостно предвиждане на плана

6.6. ВЕРОЯТНИ ЗНАЧИТЕЛНИ ВЪЗДЕЙСТВИЯ ВЪРХУ КУЛТУРНО ИСТОРИЧЕСКОТО НАСЛЕДСТВО

Най-голям риск за увреждане и въздействие има при археологическите недвижими културни ценности. Въздействие може да окажат някои фактори на околната среда – наводнения, пожар, сеизмична активност, свлачища и други. Също така влияние може да има от допускането на несъобразени със спецификите на териториите антропогенни дейности на местата с изявен и ценен културно-исторически характер. При наличие на обстоятелства, застрашаващи недвижими културни ценности от увреждане или разрушаване собственикът, концесионерът или ползвателят на имота е длъжен да уведоми кмета на съответната община, директора на съответния регионален музей и регионален инспекторат по опазване на културното наследство по местонахождението на недвижимата културна ценност и да предприеме незабавни действия по обезопасяването, съгласно чл. 72 от ЗКН.

С настоящия Генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе, който включва пристанищни терминали Русе – Запад, Русе – Център, Русе – Изток - 2 и Русе – Изток - 1, Тутракан, Фериботен терминал Силистра, Силистра, Сомовит, Никопол, Свищов, се утвърждават устройствени зони, в които попадат поземлените имоти, предмет на настоящия проект, както и параметрите за проектиране и застрояване в техните граници. Териториите на засегнатите пристанища са обособени в територии за транспортна инфраструктура, за пристанищни комплекси, обществено и делово обслужване и складови дейности.

Относно акваторията на отделните пристанищни терминали не се предвиждат дейности за разширяване на същата, както и изграждането на нови хидротехнически съоръжения. Ще продължат да се извършват същите регулярни операции по поддръжка на акваторията, които са се извършвали и до момента, свързани с поддържане на съоръженията и извършване на драгажни дейности, с цел да се осигури необходимата дълбочина за приставане на кораби.

Землищата на гореизброените населени места се характеризират с висока концентрация на недвижими културни ценности. Най-застрашени от евентуални бъдещи строителни дейности са археологическите обекти. Във връзка с това при предприемане на бъдещи инвестиционни намерения или намеси в границите на имотите, включени в настоящия план, дейностите да се съгласуват с компетентните органи – регионалните исторически музеи, Национален институт за недвижимо културно наследство, Министерство на културата.

В случай на откриване на археологически обекти се процедира в съответствие с разпоредбите на чл. 148 и чл. 160 от Закона за културното наследство.

В резултат от прилагането на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе, не се очакват отрицателни въздействия върху обектите на културното наследство.

В случай на изпълнение на бъдещи инвестиционни намерения и строителни дейности, бъдат открити неизвестни до момента археологически обекти, предполагаемите въздействия върху тях са оценени в

Таблица 56. Прогнозна оценка на предполагаеми въздействия върху обектите на КИН в района на пристанищните терминали в резултат от реализацията на плана

Въздействие	Вероятност за поява на въздействие		Вид на въздействието		Мащаб/обхват на въздействието		Продължителност на въздействието		Обратимост на въздействието		Характер на въздействието		Кумулативност		Интензивност на въздействието	
	р*	ср*	р*	ср**	р*	ср**	р*	ср**	р*	ср**	р*	ср**	р*	ср**	р*	ср**
Унищожаване на археологически обекти или структури	н/а	+	н/а	-	н/а	•/•••	н/а	>	н/а	0	н/а	I	н/а	N	н/а	MNI

Легенда: *р - въздействия, които могат да се проявят в хода на реализацията на дадено инвестиционно предложение/проект по предвижданията на плана

**ср – въздействия, които могат да се проявят в резултат от цялостно предвиждане на плана

6.7. ВЕРОЯТНИ ЗНАЧИТЕЛНИ ВЪЗДЕЙСТВИЯ ВЪРХУ БИОЛОГИЧНОТО РАЗНООБРАЗИЕ, ЗАЩИТЕНИТЕ ТЕРИТОРИИ И ЗАЩИТЕНИТЕ ЗОНИ

6.7.1. ВЕРОЯТНИ ЗНАЧИТЕЛНИ ВЪЗДЕЙСТВИЯ ВЪРХУ БИОЛОГИЧНОТО РАЗНООБРАЗИЕ

В резултат от реализирането на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе се очакват отрицателни въздействия в резултат от изграждането на новопредвидени обекти в границите на пристанищата, последващата им експлоатация, както и от извършване на поддържащи пристанищната акватория драгажни операции. Тъй като планът не е свързан с усвояване на нови площи, не се очаква директно въздействие върху местообитанията в резултат от реализиране на плана.

Флора

Не се очаква директно въздействие върху флората и растителността, тъй като планът не предвижда усвояване на нови площи. Индиректните въздействия ще се сведат до минимум чрез мерки като подбор на местни видове при озеленяване, собствен мониторинг в съгласуване с компетентните органи, предотвратяване на замърсяването, пожарна безопасност и обучение на участниците в строителните дейности относно опазването на околната среда. Практически не се очаква въздействие върху флората и растителността.

Фауна

Унищожаване/влошаване качеството на местообитания

Тъй като планът не е свързан с усвояване на нови площи, не се очаква унищожаване на местообитания. Влошаване качеството на местообитания е възможно единствено във водна среда, в резултат от увеличаване на мътността по време на драгажни дейности в акваторията на терминалите. Седиментният облак ще се разпространи на кратко разстояние надолу по течението, като мътността, и съответно въздействието, ще намаляват с увеличаване на разстоянието. Влошаване качеството на местообитания може да се очаква върху риби и водни безгръбначни в района на драгажните дейности. Такива се извършва периодично и до сега, на 5-10 години, ефектът е краткосрочен, локален и се оценява като незначителен.

Фрагментация

Планът не е свързан с усвояване на нови площи и не включва напречни дейности (от бряг до бряг) по коритото на река Дунав. Надлъжната непрекъснатост на реката няма да бъде засегната. Дейностите (разпръскване на седименти, корабоплаване, подводен шум) нямат потенциал да блокират миграцията на рибите по реката. Не се очаква фрагментация/бариерен ефект както на сушата, така и във водата.

Безпокойство

Безпокойство може да се очаква в резултат на реализиране на различни дейности на територията и акваторията на терминалите, свързани с изграждането на новопредвидени обекти в границите на пристанищата, последващата им експлоатация, както и от извършване на поддържащи пристанищната акватория драгажни операции.

Безпокойството върху сухоземната фауна може да засегне основно птици и бозайници, потенциално обитаващи района на терминалите. Тяхната чувствителност по отношение на това въздействие е висока през размножителния сезон, когато според мерките, заложили в плана, строителните дейности ще бъдат ограничени. Представителите на херпетофауната са с ниска чувствителност по отношение на безпокойство, и ограничителната мярка, заложила в плана обхваща по-голямата част от техния активен сезон. Тъй като терминалите функционират и в момента, фауната в района не се състои от видове, чувствителни по отношение на безпокойство. Потенциалното въздействие ще бъде временно, краткотрайно, и с относително нисък интензитет. Във водна среда безпокойство, резултат от драгажните дейности може да засегне видрата и рибите. Терминалите функционират и в момента, драгиране се извършва периодично (в значителен процент от случаите веднъж на повече от пет години, а не рядко и веднъж на десет години). Потенциалното въздействие ще бъде временно, краткотрайно, с относително нисък интензитет, единствено по време на драгиране. Не се очаква значително безпокойство в резултат на реализирането на плана.

Загуба на индивиди

Планът ще се реализира в рамките на съществуващи съоръжения, в период на експлоатация, което не предполага наличието на консервационно значими видове животни. Загуба на индивиди е възможна единствено в резултат на инциденти. Загуба на индивиди от видовете птици, гнездящи в района на ИП в резултат на изоставяне на гнезда с яйца и малки поради силно безпокойство не се очаква, тъй като в плана е заложила мярка за ограничаване на строителните дейности по време на гнездовия период на птиците.

Драгирането и депонирането могат да доведат до загуба на индивиди и по този начин да повлияят на размера на популацията на риби и водни безгръбначни в района. Рибите са по-чувствителни към загубата на индивиди по време на размножителния период поради по-голямата чувствителност на хайвера и ларвите към затрупване и възможността за хидравлично увличане по време на драгирането. Косвеното въздействие върху *Rhodeus amarus* може има в резултат от въздействието върху видовете миди, от които видът е строго зависим. Въздействие се очаква в

местата за драгиране, където тази дейност се извършва периодично и към момента. Предвид малката засегната площ и временния характер на въздействието, то е оценено като незначително. Въпреки това, поради високата чувствителност на рибите по време на размножаването, е предложена мярка за допълнително редуциране на въздействието.

Прогнозна оценка на очакваните въздействия в върху биоразнообразието в района на пристанищните терминали в резултат от реализацията на плана е дадена в [Таблица 57](#).

Таблица 57. Прогнозна оценка на очакваните въздействия върху фауната в района на пристанищните терминали в резултат от реализацията на плана

Въздействие	Вероятност за поява на въздействие		Вид на въздействието		Масщаб/обхват на въздействията		Продължителност на въздействията		Обратимост на въздействията		Характер на въздействията		Кумулативност		Интензивност на въздействията	
	р*	ср**	р*	ср**	р*	ср**	р*	ср**	р*	ср**	р*	ср**	р*	ср**	р*	ср**
Влошаване на качеството на местообитание в р. Дунав	++	++	-	-	•	•	>	>	↔	↔	I	I	Y	Y	LNI	LNI
Безпокойство	++	++	-	-	•	•	>	>	↔	↔	I	I	Y	Y	LNI	LNI
Загуба на индивиди	+	+	-	-	•	•	>	>	↔	↔	I	I	Y	Y	LNI	LNI

Легенда: *р - въздействия, които могат да се проявят в хода на реализацията на дадено инвестиционно предложение/проект по предвижданията на плана

**ср – въздействия, които могат да се проявят в резултат от цялостно предвиждане на плана

От извършената оценка, представена в детайли по-горе, може да се обобщи, че в процеса на реализация на конкретни предвиждания в границите на пристанищните терминали, вкл. и при спазване на плана, не се очаква въздействие върху флората. Въздействията върху фауната в засегнатите райони ще са основно отрицателни, с малка до голяма вероятност да се проявят, локални, краткосрочни, обратими и първични. Налице е риск от кумулативност с други, реализиращи се в близост в този момент инвестиции, както и с дейностите по нормалната експлоатация на пристанището, протичащи в дадения момент. Оценяват се като въздействия с ниска интензивност. Незначителни отрицателни въздействия е възможно да се наблюдават и в периода на експлоатация на конкретни инвестиции, реализирани при спазване предвижданията на плана, като вероятността за проява на същите е значително по-малка и не се очаква да доведат до влошаване състоянието на фауната в районите на разглежданите пристанищни терминали.

Прилагането на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе в неговата цялост ще има положително въздействие върху биоразнообразието и ЗТ, което ще се прояви с голяма вероятност и ще въздейства постоянно вкл. и на регионално ниво. Очакваното въздействие ще е вторично по характер, породено от регулацията на засегнатите територии, необратимо и се оценява с ниска интензивност. Възможна е проява на кумулация, предвид прилагането на Генералния план на пристанището в едно с ОУП на териториите на съответните общини, в границите на които са ситуирани пристанищните терминали.

6.7.2. ЗАЩИТЕНИ ТЕРИТОРИИ И ЗАЩИТЕНИ ЗОНИ

Реализирането на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе не е свързано с усвояване на нови площи. След извършената проверка за допустимост по Наредбата за ОС, ДП „Пристанищна инфраструктура “ е информирана с писмо изх. № ЕО-33/ 25.04.2023 г. от Министерството на околната среда и водите (МОСВ), че проектът за Генерален план е допустим съгласно режимите на ЗЗ и спрямо режима на ПП Персина.

На основание чл. 37, ал. 3 от Наредбата за ОС, въз основа на критериите по чл. 16 от нея, е извършена преценка за вероятна степен на отрицателно въздействие (ЕО 1/23.02.2024), според която проектът на Генерален план за развитие на пристанище за обществен транспорт Русе няма вероятност да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания по видове, предмет на опазване в защитени зони от мрежата Натура 2000, поради следните мотиви:

- Съгласно предоставената информация, според маркетинговите проучвания и прогнозираните бъдещи товари, всеки един пристанищен терминал на Пристанище за обществен транспорт Русе разполага с инфраструктура и съоръжения с капацитет, който позволява прогнозните количества да бъдат обработени. Затова изготвеният проект на Генерален план не предвижда разширение на пристанищната и техническата инфраструктура, както и промени в обхвата на акваторията на река Дунав, като се предвиждат да се запазят показателите до 2030 г. в рамките на сега съществуващите пристанищни терминали. Не се предвижда изграждане на нови корабни места, разширение на пристанищни терминали, нови пътища, нови ж.п. подходи, нови водовземания.
- Няма вероятност от пряко или косвено унищожаване и / или увреждане на природни местообитания и местообитания на видове, предмет на опазване в защитени т е зони, включително и в най-близко разположените, при реализирането на Генералния план за развитие на пристанище за обществен транспорт Русе.
- Реализирането на Генералния план за развитие на пристанище за обществен транспорт Русе, не предполага да доведе до трайно и необратимо влошаване на качествата на местообитанията за размножаване, хранене или миграция на видовете, предмет на опазване в защитените зони.

- Реализирането на Генералния план за развитие на пристанище за обществен транспорт Русе, предмет на опазване в защитените зони, както и до нарушаване на целостта на природните местообитания, до фрагментация или нарушаване на целостта на защитените зони.
- В резултат от реализацията на Генералния план, не се очаква трайно обезпокояване на видове, както и нарушаване на видовия състав на защитените зони.
- Реализирането на Генералния план за развитие на пристанище транспорт Русе няма да доведе до промени в структурата, функциите и цели на защитените зони.
- Не се очаква значително отрицателно въздействие върху специфичните и подробни цели на опазване на защитените зони при реализирането на Генералния план за развитие на пристанище за обществен транспорт Русе.
- Не се очаква реализацията на плана да доведе до поява на кумулативно въздействие със значителен ефект върху природните местообитания, видовете и техните местообитания,
- предмет на опазване в защитените зони.

Съгласно становището на МОСВ, изразено с писмо изх. № Е О-33/ 25.04.2023 г., проекта на Генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе е допустим, съгласно режимите на защитени зони BG 0000534 „Остров Чайка“, BG 0000396 „Персина“ и BG 0002074 „Никополско плато“, определен с горепосочените заповеди за обявяването им. Проектът на Генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе е допустим и спрямо режима на ПП „Персина“, определен със заповедта за обявяване и плана за управление.

6.8. ВЕРОЯТНИ ЗНАЧИТЕЛНИ ВЪЗДЕЙСТВИЯ ВЪРХУ МАТЕРИАЛНИТЕ АКТИВИ

Очаква се в резултат от цялостното прилагане на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе да се проявят положителни въздействия върху материалните активи в района, предвид регулираното изграждане на нови обекти, без риск от унищожаване или увреждане на вече съществуващи. Очакваните въздействия могат да се оценят като такива с голяма вероятност, положителни, локални и постоянни. Същите са необратими и вторични, както и с ниска интензивност, предвид това, че не са пряко насочени към материалните активи. В едно с други проекти за развитие на материалната база могат да доведат до кумулативни въздействия.

По време на осъществяването на строително-монтажни работи, то при спазване на изискванията на действащата нормативна уредба в страната, не се очаква въздействие, свързано с разрушаването или увреждане на материални активи в района на пристанищните терминали, в т. ч. и собственост на трети лица.

Обобщена оценка на очакваните въздействия може да се види в **Таблица 58** по-долу.

Таблица 58. Прогнозна оценка на предполагаеми въздействия върху материалните активи в района на пристанищните терминали в резултат от реализацията на плана

Въздействие	Вероятност за поява на въздействие		Вид на въздействието		Мащаб/ обхват на въздействията		Продължителност на въздействията		Обратимост на въздействията		Характер на въздействията		Кумулативност		Интензивност на въздействията	
	р*	ср**	р*	ср**	р*	ср**	р*	ср**	р*	ср**	р*	ср**	р*	ср**	р*	ср**
Увреждане на материални активи при извършване на строително-монтажни работи	Не се очаква	Не се очаква	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
Развитие на материалната база в района	n/a	++	n/a	+	n/a	•	n/a	<>	n/a	0	n/a	II	n/a	Y	n/a	LPI

Легенда: *р - въздействия, които могат да се проявят в хода на реализацията на дадено инвестиционно предложение/проект по предвижданията на плана

**ср – въздействия, които могат да се проявят в резултат от цялостно предвиждане на плана

6.9. ВЕРОЯТНИ ЗНАЧИТЕЛНИ ВЪЗДЕЙСТВИЯ ВЪРХУ ЗДРАВНО-ХИГИЕННИТЕ АСПЕКТИ НА СРЕДАТА

Състоянието на средата се определя от измененията настъпили в основните нейни параметри, следствие от човешката дейност – замърсяване на атмосферата, водите и почвите, акустично натоварване на средата, йонизиращи и нейонизиращи лъчения, проблемите с третирането на отпадъците.

Социалните, социално-битовите и психологични фактори са важни и в много случаи водещи при сформирание на здравния статус на населението в общините, в рамките на които са разположени пристанищните терминали. Като цяло безработицата не е по-голяма от средната за страната, но ниските доходи и икономическата несигурност са значими стресови фактори от много години, особено за населението извън общинските центрове, които в голяма степен са повлияли за снижаване на имунитета на хората, развитието на хронични заболявания, преждевременна смъртност, ниска раждаемост и други неблагоприятни здравни и демографски показатели.

6.9.1. Влияние на отделните рискови фактори върху околната среда

Фини прахови частици (ФПЧ)

Най-опасни за здравето на човека са фините частици от праха, наречена “респираторна” фракция /големина на частиците под 2 микрона/. Тези частици проникват най-дълбоко в дихателната система и образуват в алвеолите на белия дроб трайни “депа”. Те обуславят наличието на хронични неспецифични заболявания на дихателната система, като хроничен бронхит, астма, емфизем. Тази фракция от общия суспендиран прах се нарича “респираторна”. Тя се измерва отделно от общата концентрация на праха и на нея се базира хигиенната оценка. Освен това праха има дразнещо действие върху горните дихателни пътища, очите и кожата. При някои хора се получават и алергични реакции. Счита се, че при инхалационна експозиция най-рано страда имунната система. В резултат от потискането на резистентните реакции на организма в районите с атмосферно замърсяване се повишават нивата на неспецифичната заболяемост на населението. Следователно праха в атмосферния въздух на населените места, в чиито обхват са разположени пристанищните терминали е един от значимите рискови фактори.

Олово и кадмий

Оловото и кадмият имат както непосредствен, така и отдалечен токсичен ефект върху хора (канцерогенен и отдалечен – върху поколенията). Те са особено опасни за здравето, тъй като акумулират в организма. Оловото акумулира в кости и зъби и при определени условия може да се освободи от депата и да циркулира в кръвта. То предизвиква увреждане и на централната и периферната нервна система, стомашно - чревния тракт, черния дроб, бъбреците. Кадмият акумулира основно в черния дроб и бъбреците. Критични органи са бъбреците и белите дробове (токсична пневмония, пневмосклероза, бъбречна дисфункция).

Въглероден оксид

Въглеродният диоксид образува с хемоглобина на кръвта карбоксихемоглобин, с което кислородът в кръвта намалява (хипоксия). Блокира важни за човешкия организъм тъканни ензимни системи и има общо токсично действие. Въздейства върху зрението, ЦНС (централна нервна система) и вегетативната нервна система при хронично въздействие. В зависимост от концентрацията му може да се достигне до колапс (изпадане в безсъзнание) и смърт.

Азотни оксиди

Те имат силно дразнещо действие, тъй като при взаимодействието им с водата в организма се образуват киселини (азотна, азотиста) и в кръвта се образуват токсичните нитрати и нитрити. Имат силно дразнещо действие върху горните дихателни пътища (кашлица, задушаване при големи концентрации). Азотният монооксид NO има предимно действие върху ЦНС.

Серни оксиди

Имат силно изразено дразнещо действие върху лигавиците (очите, горните дихателни пътища).

Отпадъчни газове от горивните процеси на двигателите с вътрешно горене

Това са предимно азотни оксиди, въглероден оксид, серни оксиди, сажди, летливи органични съединения, тежки метали и др. Те имат локално дразнещо и общо токсично действие, увреждат органите на дишането, водят до промени в състава на кръвта, повишават възприемчивостта към инфекции, нарушават обмяната на веществата.

Шум

Шумът е една от съставките на комплекса от неблагоприятни фактори за населението. Вредното му действие е не по-малко от останалите фактори, замърсяващи околната среда, макар че на пръв поглед той е нещо „нематериално“ и затова не се възприема като толкова вреден. Вредно действие на шума започва още от 60 dB. Сериозни разстройства се получават над 90 dB. В зависимост от интензитета, честотния спектър и характера на шума, както индивидуалната експозиция и продължителността на въздействието му, той може да окаже в една или друга степен неблагоприятно въздействие върху три основни направления - върху слуховия апарат, върху функциите на отделни органи и системи (сърдечно-съдова, хранителна, ендокринно, мускулно, вестибуларен апарат, обменни процеси и др.), както и върху организма като цяло или висшата нервна дейност и вегетативната реактивност и увеличение на общата заболяемост.

Електромагнитните полета – ЕМП

Електромагнитното поле е съвкупност от електрично и магнитно поле и се разпространява в пространството във вид на електромагнитни вълни. Тези полета могат да съществуват и поотделно, но само когато величините им са постоянни във времето. Променливи електрическо и магнитно поле не могат да съществуват самостоятелно, независимо едно от друго. Всяка промяна на магнитното поле в пространството предизвиква появата в него на електрично поле (т. нар. електромагнитна индукция), а при изменение на електрическото поле в пространството възниква магнитно поле.

Спектърът на нейонизиращите електромагнитни излъчвания включва ултравиолетовите, видимите, инфрачервените лъчи и радиовълните. Източници на електромагнитни лъчения в околната среда са високоволтовите електропроводи и съоръжения от електропреносната мрежа. Те са с определена зона на въздействие в границите на определените сервитути (Наредба № 16/09.06.2004г. за сервитутите на енергийните съоръжения). Извън сервитутните зони се наблюдава значително намаление на силата на електромагнитното поле и съответно неговото разсейване, т.е. и влиянието върху хората подложени на експозицията на електромагнитното поле е значително намалена извън сервитутните зони.

ЕМП представляват здравен риск за населението. Въздействат върху нервната и сърдечно-съдовата система. При продължителна експозиция влияят върху дейността на главния мозък. Интензивността на електромагнитното поле се измерва в гауси – 1 Гаус е равен на 100 милигауса. Световната здравна организация определя 1 Гаус норматив като безопасен. Но има учени, които казват, че повече от 2 милигауса вече са опасни за човека.

6.9.2. Въздействия върху зони или обекти със специфичен хигиенно - охранителен статус в обхвата на плана. Идентифициране на източниците на вредни въздействия върху здравето на населението

Всички устройствени дейности могат да бъдат класифицирани като въздействия, които при определени условия могат да окажат отрицателни въздействия върху околната среда. Чрез устройственото планиране обаче, тези въздействия могат да бъдат насочвани и регулирани както като характер, така и като степен на агресивност, но при постоянно действащо изискване за опазване на средата.

Основните типове въздействия върху отделните компоненти на околната среда могат да се определят като:

- Консумация на природни ресурси;
- Замърсяване на околната среда;
- Увреждане на околната среда;
- Създаване на дискомфорт на обитаване;
- Сnižаване на естетическите качества на природните и урбанизираните пространства.

При формулиране на изискванията към устройственото планиране не може да се изпуска и необходимостта от утвърждаване на устойчивото развитие, което обединява въпросите за социално и икономическо развитие в едно с опазването на околната среда.

На всички устройствени нива при планиране използването на територията и на ресурсите се определя степента на тяхната защита и се предлагат режими, условия, мерки, ограничения и забрани за различни дейности и обекти. Най-общо това са устройствените средства с които се контролира въздействието върху околната среда, в т.ч. и върху здравето на човека и качеството на живот.

Предвид значителния обхват на Генералния план и обема на дейностите, които се извършват на пристанищните терминали, включително обслужване на пътници, както и факта, че в близост до някои от пристанищните терминали се развиват и функционират и други производствени дейности, по-долу са идентифицирани възможните рискови фактори, които могат до доведат до неблагоприятно повлияване на човешкото здраве при реализиране на предвидените дейности (въздух, питейни и минерални води, води за къпане, шум, вибрации, йонизиращи и нейонизиращи лъчения). Направен е анализ и оценка на въздействията от различните пристанищни дейности върху факторите на жизнената среда и човешкото здраве, вкл. и чрез оценка на кумулативния ефект от експлоатацията на разположени в съседство обекти.

По отношение на пристанищните терминали, част от Генералния план, разположени на територията на област Русе - Община Русе:

Пристанищен терминал Русе – Запад е предназначен за обработка (товарене, разтоварване, подреждане и съхранение) на генерални, насипни, неопасни наливни товари и поща и на опасни генерални - окисляващи вещества (клас 5.1) по класификацията на ADN, с граници (на акваторията) от km 497+583 до km 495+900. Територията на пристанищния терминал се намира в Западна промишлена зона на гр. Русе и е обособена в два поземлени имота с идентификатори 63427.3.4 и 63427.3.24, с обща площ от 124 673 m². Пристанищният терминал разполага с 12 /дванадесет/ корабни места, пет от които са на външен кей и седем са на вътрешен кей – басейн лиман на основното корито на река Дунав. В съседство е ситуирана и оперативната акватория на Пристанище със специално предназначение "Русенска корабостроителница запад".

Територията на *пристанищен терминал Русе – Център* се намира в гр. Русе, ул. „Пристанищна“, като е обособена в два поземлени имота /ПИ/ с идентификатори: 63427.2.5688 и 63427.2.5694 и с площ по кадастрална карта 12 595 m². Пристанищен терминал Русе – Център е с граници от km 495+980 до km 495+530 и разполага с 3 /три/ корабни места за обслужване на пътници и кораби за входно-изходни гранични контроли; престой и корабно бункероване (гориво, смазочни материали, вода).

Територията на пристанищен терминал Русе - Изток - 2 се намира в гр. Русе, бул. „Тутракан“ № 44, обособена в поземлен имот с идентификатор 63427.8.1362 и с площ 355 132 m². Пристанищен терминал Русе - Изток - 2 е предназначен за обработка (товарене, разтоварване, подреждане, съхраняване, преупаковка и вътрешнопристанищен превоз) на генерални, насипни, неопасни наливни товари, контейнери и Ро-Ро кораби; обработка (товарене и разтоварване) на опасни генерални товари - окисляващи вещества (клас 5.1) по класификацията на ADN, с граници от km 490,830 до km 489,920 и подходен канал от km 489,200 между десния бряг и остров Безимен

II. Пристанищният терминал разполага с 6 /шест/ корабни места – от които на външен кей 2 корабни места и 4 корабни места в лиман към основното корито на река Дунав.

Територията на пристанищен терминал Русе – Изток - 1 се намира в гр. Русе, бул. „Тутракан“ № 44 и е обособена в поземлен имот с идентификатор 63427.8.1363 и с площ 330 341 m². Пристанищният терминал е предназначен за обработка (товарене, разтоварване, подреждане, съхраняване, преупаковка и вътрешнопристанищен превоз) на генерални, насипни, неопасни наливни товари и контейнери. Обработка (товарене и разтоварване) на опасни генерални товари - окисляващи вещества (клас 5.1) по класификацията на ADN, с граници от km 489,770 до km 489,280 и подходящ канал от km 489,200 между десния бряг и остров Безимен II, разполага с 8 /осем/ корабни места – от които на външен кей 4 корабни места и 4 корабни места в лиман към основното корито на река Дунав.

В раздел 2.1.9 и Приложение 7 от настоящия доклад е дадено отстоянието на всеки един от пристанищните терминали до най-близките обекти, подлежащи на здравна защита.

Предвид дейностите, които се осъществяват на пристанищната територия на терминалите, могат да се определят и възможните въздействия върху атмосферния въздух, които са основно в резултат от отделянето на неорганизираните емисии на прах при товарене и разтоварване на насипни материали. Основните дейности, източници на прах, в района на пристанищните терминали, принципно, при спазване на правилата за работа и изискванията на чл. 70 от Наредба 1, водят до образуването на незначителни по размери прахови облаци, които не могат да се прехвърлят на далечни разстояния и да преминават през естествени прегради. Източниците на прах, при оптимизиране височината на товарене и разтоварване, с цел спазване на нормативната уредба, са сравнително ниски и студени и нямат потенциал да се издигнат във височина и да се пренесат на големи разстояния. Отчитайки факта че праховите частици имат висока гравитационна скорост на отлагане, то те се утаяват в непосредствена близост до мястото на генерирането им, без да засягат близките жилищни райони, които видно от Приложение 7 към настоящия Доклад, остават изолирани от основните площни източници на емисии в атмосферата. Ето защо и извършваните и към момента пристанищни дейности могат да се определят като такива, които не създават условия за трайна зона на замърсен атмосферен въздух и не представляват допълнителен риск за околната среда и човешкото здраве. Предвижданията на плана не предполагат дейности, които да създадат предпоставки за промяна на качеството на атмосферния въздух на територията. Точно обратното, същите водят до урегулиране на зоните в обхвата на пристанищните терминали, така че да не се допуска поява на нови източници на емисии при несъобразяване условията на средата. Възможни са и ограничени емисии от точкови източници, в зависимост от предвидените инвестиции. Същите обаче ще бъдат подложени на предварителна оценка по реда на глава шеста от ЗООС преди тяхното изграждане, така че да не се допусне влошаване на състоянието на компонентите на околната среда и застрашаването живота и здравето на хората.

В непосредствена близост до площадките на ПТ, разположени в индустриалните зони на гр. Русе, няма обекти с потенциал да отделят замърсители в атмосферен въздух, както и такива около които има въведени конкретни минимални отстояния до обекти подлежащи на здравна защита и зони осигуряващи безопасност на хора, съоръжения и сгради от вредното въздействие.

Най-близко разположените големи предприятия от Обособена зона Русе - Изток са Топлофикация - Русе ЕАД и „Оргакхим Резинс“ АД (производство на смоли и бои) на разстояние 500 m, ОЙРОЛОГ ЕООД - ОЙРОШПЕД АД и „Екогалваник“ ООД (с дейност нанасяне на галванични покрития върху детайли) – на разстояние 525 m.; от ПТ Русе – Изток - 1 и ПТ Русе – Изток - 2 - „Лубрика“ ООД (преработка на отработени масла) „Русе Кемикълс“ АД (Производство на фталов и малеинов алдехид) съответно на разстояние 2100 m и 800 m, а от ПТ Русе – Запад - „Екон – 91“ ООД (производство на смоли и бои) и „Мегахим“ АД (Производство на смоли и бои) съответно на разстояние 1900 m и 1400 m. Характерът на дейностите, които се осъществяват на територията на пристанищните терминали, отдалечеността им от големи производствени предприятия, както и

данните за генерираните от дейността им емисии, елиминира възможността за евентуално неблагоприятно въздействие от дейностите, отделящи вредности в околната и жизнената среда, вкл. вероятност от кумулиране на въздействия.

Съобразяването на предвижданията на Генералния план с настоящите и бъдещите основни генератори на шум на територията на пристанищните терминали е от особена важност, тъй като шумът трябва да се оценява не само в сравнение с хигиенните норми, но също и с оглед на броя на хората, подложени на неговото въздействие, количествените стойности на превишението на шумовите нива над допустимите хигиенни норми, опасностите от получаването на увреждания на здравето на населението, свързани предимно с т. нар. екстраурални ефекти, каквито са допълнителния риск от повишение на кръвното налягане, увеличената честота на оплакванията от страна на нервната система, безсъние, неврози и чувство за дискомфорт.

Към момента на територия на ПТ няма и не се предвижда да функционират производствените мощности които да са източници на шумови въздействия в зоните на обитаване на населението в гр. Русе. Възможното шумово натоварване на и от територията на пристанищните терминали се определя от определените операции по товарене и разтоварване на товари, обслужващата транспортна техника и човекопотока от пътническите кораби. Възможните въздействия са ограничено само в определените зони за товарене, разтоварване, подреждане и съхранение, и изградената пътна инфраструктура на и водеща до съответния ПТ, както и при обслужването на човекопотока от пътническите кораби в ПТ Русе – Център. Тези дейности не са определящи за шумовата характеристика на населеното място, като детайлна оценка за въздействието на генерирания шум върху акустичната среда в районите в районите на близко разположените обекти, подлежащи на здравна защита, е дадена в **Приложение 7** към ДЕО. Направените изводи и заключения се подкрепят и от следните доказателства:

- резултатите от обобщените данни, предоставени от РЗИ за 2022г. и 2023г., съгласно които в най-близкия пункт за измерване на шум до пристанищните терминали, разположен в гр. Русе, ул. Тутракан 23, измерената стойност на еквивалентното ниво на шума е под нормата от 70 dB (A).
- резултатите от Актуализирана Стратегическа карта за шум в околната среда на агломерация Русе (2022г.), съгласно които промишлените източници на шум не оказват ясно изразено неблагоприятно влияние върху акустичната жилищна среда на град Русе. Няма население изложено на нива на шум над граничните стойности за ден, вечер, нощ и L24. Много малко са жителите, изложени на значителни нива на шум от тези източници. Жителите подложени на нива над 45 dB, са за вечерен период – 186 жители и 107 жители за нощен период. Също така 15% специални и обществените сгради, подлежащи на усилена шумозащита са изложени на надгранични стойности за показателя Lден. **Липсва изразено въздействие на други основни източници върху акустичната среда на град Русе (самолетен / воден трафик).**

Предвижданията на плана не предполагат дейности, които да променят съществуващата шумова характеристика на територията.

По отношение на нейонизиращите лъчения, като фактор на жизнената среда и на обектите, източници на нейонизиращи лъчения, в регистъра на обектите с обществено предназначение на РЗИ – Русе не са регистрирани такива, разположени на територията на пристанищните терминали. По данни от оператора на пристанищната инфраструктура, в границите на ПТ не са налични източници на нейонизиращи лъчения. Съгласно доклада на РЗИ през 2023 година от извършен мониторинг в разположеният в близост до пристанищните терминали пункт, не се констатира превишение на пределно допустимото ниво. Предвижданията на плана не предполагат дейности, източници на нейонизиращи лъчения.

На територията на общината, респ. на територията на ПТ, няма разположени съоръжения, източници на йонизиращи лъчения. Няма регистрирани както наднормени стойности, така и

изменения в радиационния фон, различен от естествения фон.

В съществуващите пристанищни терминали не се извършват дейности, които да са предпоставка за замърсяване на почвите, повърхностните и подземните води. Пристанищните терминали не засягат СОЗ, учреден съгласно Наредба №3/2000г. В ПИ с идентификатор 63427.8.1413 е изграден шахтов кладенец за питейно-битови нужди. Водовземното съоръжение не е вписано в регистрите на Басейнова дирекция за стопански нужди и разрешителните за водовземане от подземни води на БДДР. Дейностите в границите на обособена зона Русе – Изток не противоречат на ограниченията в буферни зони, съгласно Приложение 1 към Национален каталог от мерки към ПУРБ.

В раздел 2 по-горе от настоящия доклад е дадена информация за наличните предприятия на територията на община Русе, класифицирани с нисък или висок рисков потенциал със съответното отстояние до ПТ. Най-близко разположените са Топлофикация - Русе ЕАД и ОЙРОЛОГ ЕООД - ОЙРОШПЕД АД , съответно на разстояние 500м и 525м от Обособена зона Русе - Изток. Отдалечеността на ПТ и характерът на дейностите, които се осъществяват на пристанищната територия не създават предпоставки от възникване на големи аварии с опасни вещества по смисъла на Приложение 5 към ЗООС, и от друга страна – вероятност от кумулиране на въздействия.

По отношение на пристанищните терминали, част от Генералния план, разположени на територията на област Силистра:

Община Тутракан

Пристанищен терминал Тутракан се намира в гр. Тутракан, ул. „Крайбрежна“ № 10 и е обособен в два поземлени имота с идентификатори 73496.500.3555 и 73496.500.10 и с обща площ от 4 897 m². Пристанищният терминал е с граници от km 432,710 до km 432,610 и разполага с 2 (две) корабни места – за престой и снабдяване на пътнически и самоходни кораби и обслужване на пътници, и за обработка на насипни и генерални товари.

В раздел 2 от настоящия доклад е представено местоположението на ПТ „Тутракан“ и взаимното разположение на различните видове устройствени зони. В т. 2.1.9 е дадена и информация за отстоянието на пристанищния терминал до най-близките обекти, подлежащи на здравна защита.

Важно е да се отбележи, че за осъществяване на нормалната дейност на терминала, е разрешено е използването на двете корабни места едновременно за заставане на круизни кораби, като с цел безопасно обслужването на пътниците е забранена обработката на товари на к.м. № 1 при наличието на швартовани круизни кораби на к.м. № 2.

Възможните въздействия върху атмосферния въздух в резултат от експлоатацията на ПТ, могат да са свързани с отделянето на неорганизираните емисии от дейностите по обработка на насипни и генерални товари, които са ограничени в определената зона на ПТ предвид мотивите, посочени и по-горе и в сила за пристанищните терминали на територията на община Русе. Това предполага определянето на извършваните и към момента пристанищни дейности като такива, които не създават условия за трайна зона на замърсен атмосферен въздух и не представляват допълнителен риск за околната среда и човешкото здраве. Предвижданията на плана не предполага дейности на територията на ПТ, които да създадат предпоставки промяна на качеството на атмосферния въздух на територията и за създаването на среда с неблагоприятен здравен ефект.

В близост до съществуващия ПТ „Тутракан“ няма обекти с потенциал да отделят замърсители в атмосферен въздух, както и такива около които има въведени конкретни минимални отстояния до обекти подлежащи на здравна защита и зони осигуряващи безопасност на хора, съоръжения и сгради от вредното въздействие. Данните за очакваните емисии в атмосферата, образувани от дейността на пристанищните терминали, елиминира възможността за евентуално неблагоприятно въздействие от дейностите, отделящи вредности в околната и жизнената среда, вкл. вероятност от кумулиране на въздействия.

Към момента на територията на ПТ няма и не се предвижда да функционират производствените мощности които да са източници на шумови въздействия в зоните на обитаване на населението в гр. Тутракан. Възможното шумово натоварване на и от територията на пристанищния терминал се определя от извършващите и към момента операции по обработка на насипни и генерални товари, обслужващата транспортна техника и човекопотока от пътническите кораби. Възможните въздействия са ограничено само в определените зони за обработка на товари, по изградената пътна инфраструктура на и водеща до ПТ, както и при обслужването на човекопотока от пътническите кораби. Тези дейности не са определящи за шумовата характеристика на населеното място, както е видно и от извършената детайлна оценка, дадена в **Приложение 7** към ДЕО. Доказателство за изводите и заключенията в извършената оценка е и факта, че на територията на населеното място няма изградени пунктове за мониторинг на шума, което предполага липсата на източници в които да бъдат измервани и следени стойност на еквивалентното ниво на шума.

По отношение на нейонизиращите лъчения, като фактор на жизнената среда и на обектите, източници на нейонизиращи лъчения, в регистъра на обектите с обществено предназначение на РЗИ – Силистра не са регистрирани такива, разположени на територията на пристанищния терминал. По данни от оператора на пристанищната инфраструктура, в границите на ПТ не са налични източници на нейонизиращи лъчения. Предвижданията на плана не предполагат реализирането на бъдещи дейности, които да са източници на нейонизиращи лъчения.

На територията на община Тутракан, респ. на територията на ПТ, няма разположени съоръжения, източници на йонизиращи лъчения. Няма регистрирани както наднормени стойности, така и изменения в радиационния фон, различен от естествения фон.

В съществуващите пристанищни терминали не се извършват дейности, които да са предпоставка за замърсяване на почвите, повърхностните и подземните води. Пристаннищните терминали не засягат СОЗ, учредени съгласно Наредба №3/2000г.

На територията на общината няма налични предприятия, класифицирани с нисък или висок рисков потенциал. Характерът на дейностите, които се осъществяват на пристанищната територия не създават предпоставки от възникване на големи аварии с опасни вещества по смисъла на Приложение 5 към ЗООС.

Община Силистра

Територията на фериботен терминал Силистра е разположен в Промислена зона „Запад – гр. Силистра“, с. Айдемир, общ. Силистра и е обособена в един поземлен имот с идентификатор 00895.506.1 и с площ по кадастрална карта 65 124 m². Фериботният терминал разполага с 1 корабно място при km 382,500 предназначено за обработка на „ро-ро“ товари, поща и пътници.

По-горе в настоящия доклад е представено местоположението на ФТ „Силистра“ и взаимното разположение на различните видове устройствени зони.

Обектите, подлежащи на здравна защита и такива със специфичен хигиенно - охранителен статут, са представени в т. 2.1.9 по-горе и **Приложение 7** към ДЕО, с отстояние до най-близко разположените такива обекти до пристанищните терминали.

Обработката на „ро-ро“ товари, поща и пътници на територията на ФТ „Силистра“ не предполага отделянето на неорганизираните емисии, което елиминира възможни въздействия върху атмосферния въздух, предвид изложеното твърдение по-горе относно терминалите на територията на община Русе, съгласно което не съществува предпоставка праховите емисии да се разнасят на големи разстояния. В подкрепа на това е и факта, че на територията на с. Айдемир няма разположен пункт за мониторинг на атмосферния въздух. Това предполага определянето на извършваните и към момента пристанищни дейности като такива, които не създават условия за трайна зона на замърсен атмосферен въздух и не представляват допълнителен риск за околната среда и човешкото здраве. Предвижданията на плана не предполага дейности на територията на ПТ, които да създадат

предпоставки промяна на качеството на атмосферния въздух на територията и за създаването на среда с неблагоприятен здравен ефект.

Пристанищен терминал Силистра е с граници от km 375,600 до km 375.240 и се намира в гр. Силистра, общ. Силистра, обл. Силистра, ул. „Пристанищна“ и ул. „Капитан Мамарчев“ и е обособена в три поземлени имота с идентификатори 66425.501.8986, 66425.501.8987 и 66425.500.6051 и с обща площ по кадастрална карта от 17 778 m². Разполага с 3 /три/ корабни места (понтони) за приставане на пътнически и самоходни кораби. Терминалът е специализиран за обслужване на пътници, швартови услуги; снабдяване на корабите с електрическа енергия и комуникации; корабно бункероване (гориво, смазочни материали, вода); снабдяване с хранителни и други продукти.

По-горе в настоящия доклад е представено местоположението на ПТ „Силистра“ и взаимното разположение на различните видове устройствени зони.

Обектите, подлежащи на здравна защита и такива със специфичен хигиенно - охранителен статут, са представени в т. 2.1.9 и Приложение 7 към настоящия ДЕО, като е дадено отстоянието най-близко разположените такива обекти до пристанищните терминали.

В границите на пристанищен терминал Силистра не се извършват дейности по обработка на насипни и генерални товари. Съществуващите дейности не са източник на замърсяване на атмосферния въздух в района на населените места. Това се потвърждава и от показателите за качество на атмосферния въздух, които се измерват в един пункт за мониторинг, разположен в гр. Силистра на ул. „Христо Смирненски“ № 2, ет. 6 (на покрива на т.н. Профсъюзен дом), разположен на разстояние над 5 км от терминала. Съгласно анализа на качеството на атмосферния въздух на РЗИ-Силистра, замърсяването на атмосферния въздух в гр. Силистра с вредни емисии от серен диоксид, азотен диоксид и фини прахови частици до 10μ се дължи основно на отпадъчни газове от отоплителни уреди в бита през отоплителния сезон, като емисиите са повишени през най-студените месеци на годината. В близост до площадката на ПТ няма изградени пунктове за мониторинг на вредни вещества във въздуха. В заключение може да се каже, че извършваните и към момента пристанищни дейности не създават условия за трайна зона на замърсен атмосферен въздух и не представляват допълнителен риск за околната среда и човешкото здраве. Предвижданията на плана не предполагат дейности, които да създадат предпоставки за промяна на качеството на атмосферния въздух на територията.

В близост до съществуващите ФТ „Силистра“ и ПТ „Силистра“ няма обекти с потенциал да отделят замърсители в атмосферен въздух, както и такива около които има въведени конкретни минимални отстояния до обекти подлежащи на здравна защита и зони осигуряващи безопасност на хора, съоръжения и сгради от вредното въздействие. Най-близко разположеното голямо предприятие е Завод за производство на зелен водород, ситуирано на над 700 m от пристанищните терминали. Отдалечеността на пристанищните терминали от такива обекти, и получените резултати от изчисленията, показващи количествата генерирани емисии, елиминира възможността за евентуално неблагоприятно въздействие от дейностите, отделящи вредности в околната и жизнената среда, вкл. вероятност от кумулиране на въздействия.

Към момента на територията на двата терминала няма и не се предвижда да функционират производствените мощности, които да са източници на шумови въздействия в зоните на обитаване на населението в гр. Силистра. Възможното шумово натоварване на и от територията на пристанищните терминали се определя от извършваните се и към момента операции по обработка на ро-ро товари и човекопотока от пътническите кораби. Възможните въздействия са ограничено само в определените зони за терминалите – виж **Приложение 7**. Тези дейности не са определящи за шумовата характеристика на населеното място. Заключениеята от направената оценка се потвърждават и от факта, че на територията на населеното място няма изградени пунктове за

мониторинг на шума, което предполага липсата на източници в които да бъдат измервани и следени стойност на еквивалентното ниво на шума.

По отношение на нейонизиращите лъчения, като фактор на жизнената среда и на обектите, източници на нейонизиращи лъчения, в регистъра на обектите с обществено предназначение на РЗИ – Силистра не са регистрирани такива, разположени на територията на двата терминала. По данни от операторите на фериботния и пристанищния терминал, в границите на същите няма източници на нейонизиращи лъчения. Предвижданията на плана не предполагат реализирането на бъдещи дейности, които да са източници на нейонизиращи лъчения.

На територията на община Силистра, респ. на територията на ПТ, няма разположени съоръжения, източници на йонизиращи лъчения. Няма регистрирани както наднормени стойности, така и изменения в радиационния фон, различен от естествения фон.

Съгласно писмо на БДДР изх.№ПУ-01-16(9)/10.10.2024г., части от имотите на пристанищен терминал Силистра, в които се разположени пристанищната и техническата инфраструктура на пристанище за обществен транспорт Русе, попадат в трети пояс на СОЗ учредена със Заповед № СОЗ-220/21.04.2009 г. на Директора на БДДР, определена по реда на Наредба №3/2000 г. Извършваните в границите на пристанищния терминал не противоречат на забраните за дейности, които да бъдат извършвани в границите на пояс три на СОЗ.

В съществуващите пристанищни терминали не се извършват дейности, които да са предпоставка за замърсяване на почвите, повърхностните и подземните води.

В раздел 2 от настоящия доклад е дадена информация за наличните предприятия на територията на община Силистра, класифицирани с нисък или висок рисков потенциал със съответното отстояние до ПТ. На територията на общината, е налично едно предприятие, класифицирано с висок рисков потенциал - Завод за производство на зелен водород – „ИНДУСТРИАЛНА ЗОНА – СИЛИСТРА“, отстоящо на 770 m от ФТ „Силистра“ и на значително по-голямо разстояние от ПТ „Силистра“. Отдалечеността на ПТ и характерът на дейностите, които се осъществяват на пристанищната територия не създават предпоставки от възникване на големи аварии с опасни вещества по смисъла на Приложение 5 към ЗООС, и от друга страна – вероятност от кумулиране на въздействия.

На територията на община Тутракан няма предприятия и/или съоръжения, регистрирани като такива с нисък или висок рисков потенциал.

По отношение на пристанищните терминали, част от Генералния план, разположени на територията на област Плевен:

Община Гулянци

На територията на община Гулянци е разположен *пристанищен терминал Сомовит*, намиращ в с. Сомовит, общ. Гулянци, ул. „Иван Вазов“. Терминалът е обособен в един поземлен имот с идентификатор 68045.401.38 и с площ по кадастрална карта 30 111 m². Пристанищният терминал е с граници от km 607,560 до km 607,280 и разполага с 3 /три/ корабни места – 1 за престой на самоходни кораби при извършване на входно-изходни гранични контроли и обслужване на пътници и 2 за обработка на генерални и насипни товари, като се допуска престой на втори кораб на борд свързан с обслужването на обработвания кораб.

По-горе в настоящия доклад е дадено местоположението на ПТ „Сомовит“ и взаимното разположение на различните видове устройствени зони.

Обектите, подлежащи на здравна защита и такива със специфичен хигиенно - охранителен статут, са представени в т. 2.1.9 и Приложение 7 към ДЕО.

Община Никопол

Територията на *пристанищен терминал Никопол* е с граници от km 597,780 до km 597,490 и се намира в гр. Никопол и е обособена в два поземлени имота с идентификатори 51723.500.1348 и 51723.500.1347, с площ по кадастрална карта 17 645 m². Пристанищният терминал е предназначен за обработка на „ро-ро“ товари - леки и товарни автомобили, автобуси, селскостопански и други самоходни машини на колесен ход; за престой, ревизии на самоходни кораби; корабно бункероване (гориво, смазочни материали, вода); обслужване на пътници и товаро-разтоварни дейности. Терминалът разполага с 1 /едно/ корабно място (к.м. №2), предназначено за обработка на ро-ро и фериботни товари, като се предвижда въвеждането в експлоатация на още 2 /две/ корабни места за бункероване на кораби и товаро-разтоварни дейности. На корабно място № 1 (к.м. №1), което е изградено и е в процес на провеждане на 72-часови проби е монтирано хидротехническо плаващо съоръжение.

По-горе в настоящия доклад е дадено местоположението на ПТ „Никопол“ и взаимното разположение на различните видове устройствени зони.

Обектите, подлежащи на здравна защита и такива със специфичен хигиенно - охранителен статут, са представени в т. 2.1.9 и Приложение 7 към настоящия ДЕО.

Възможните въздействия върху атмосферния въздух в резултат от експлоатацията и на двата ПТ, могат да са свързани с отделянето на неорганизираните емисии от товаро-разтоварни дейности и дейностите по обработка на генерални, насипни и „ро-ро“ товари, които са ограничени в определените зони на пристанищните терминали, предвид спазването на изискванията на нормативната база и в частност чл. 70 на Наредба 1, както и поради спецификите, упоменати в детайли при терминалите по-горе. На територията на община Гулянци и община Никопол няма разположени пунктове за мониторинг на атмосферния въздух. Дейностите, извършвани и понастоящем на пристанищните терминали, не създават условия за трайна зона на замърсен атмосферен въздух и не представляват допълнителен риск за околната среда и човешкото здраве. Предвижданията на плана не предполага дейности на територията на ПТ, които да създадат предпоставки промяна на качеството на атмосферния въздух на територията и за създаването на среда с неблагоприятен здравен ефект.

В близост до съществуващите пристанищни терминали няма обекти с потенциал да отделят замърсители в атмосферен въздух, както и такива около които има въведени конкретни минимални отстояния до обекти подлежащи на здравна защита и зони осигуряващи безопасност на хора, съоръжения и сгради от вредното въздействие.

Към момента на територията на ПТ няма и не се предвижда да функционират производствени мощности, които да са източници на шумови въздействия в зоните на обитаване на населението в населените места. Възможното шумово натоварване на и от територията на пристанищния терминал се определя от извършващите и към момента операции, които не са определящи за шумовата характеристика на населените места. В Приложение 7 към ДЕО е представена извършената подробна оценка на очакваните въздействия върху акустичната среда в района на близко разположените обекти, подлежащи на здравна защита, от дейностите в границите на пристанищните терминали. В доказателство на заключенията от оценката е и факта, че на територията на община Гулянци и община Никопол няма изградени пунктове за мониторинг на шума, което предполага липсата на източници в които да бъдат измервани и следени стойност на еквивалентното ниво на шума.

В границите на двата терминала няма източници на йонизиращи и нейонизиращи лъчения. Предвижданията на плана не предполагат реализирането на бъдещи дейности на територията на двата терминала, които да са източници на нейонизиращи лъчения.

В съществуващите пристанищни терминали не се извършват дейности, които да са предпоставка за замърсяване на почвите, повърхностните и подземните води. Пристанищните терминали не засягат СОЗ, учредени съгласно Наредба №3/2000г.

На територията на общината няма налични предприятия, класифицирани с нисък или висок

рисков потенциал. Характерът на дейностите, които се осъществяват на пристанищната територия не създават предпоставки от възникване на големи аварии с опасни вещества по смисъла на Приложение 5 към ЗООС.

По отношение на пристанищните терминали, част от Генералния план, разположени на територията на област Велико Търново:

На територията на областта е ситуиран пристанищен терминал Свищов с граници от km 554,570 до km 553,780 и включва 6 поземлени имота с идентификатори 65766.501.158, 65766.501.157, 65766.501.26, 65766.501.46, 65766.703.67, 65766.703.73 и обща площ от 318 233 m². Пристанището е ситуирано в гр. Свищов, ул. „Отец Паисий Хилендарски“ и разполага с 8 /осем/ корабни места, от които 7 корабни места са за обработка на товари и 1 корабно място, оборудвано с понтон за обслужване на пътници и кораби за входно-изходни гранични контроли .

По-горе в настоящия доклад е дадено местоположението на ПТ „Свищов“ и взаимното разположение на различните видове устройствени зони.

Обектите, подлежащи на здравна защита и такива със специфичен хигиенно - охранителен статут, са представени в т. 2.1.9 и Приложение 7 към настоящия Доклад.

По отношение качеството на атмосферния въздух в района на съществуващия и функциониращ пристанищен терминал, следва да се вземе предвид налична информация за показателите за качество на атмосферния въздух, които се измерват в пункт „ДООС S“ (диференциалната оптична абсорбционна спектроскопия), разположен в сградата на Общинска администрация гр. Свищов, разположен на разстояние над 4 км от ПТ. Съгласно анализа на качеството на атмосферния въздух, на РЗИ-Велико Търново за 2023 година, оценката на качеството на атмосферния въздух в гр. Свищов, на базата на проведения през 2023 г. мониторинг показва, че стойностите на наблюдаваните замърсители са в границите на нормите, с изключение на сероводорода (превишени са средночасовите и средноденоношните стойности). Предвид дейностите, които се осъществяват на пристанищната територия, възможните въздействия върху атмосферния въздух, могат да бъдат предизвикани от отделянето на неорганизиран емисии в определените зони за обработка на товари. Както е посочено и по-горе при останалите терминали, така и тук, праховите емисии не се очаква да се разпространят на големи разстояния и да влошат КАВ в районите на близко разположените обекти, подлежащи на здравна защита. В близост до площадките на ПТ няма изградени пунктове за мониторинг на вредни вещества във въздуха. Може да се заключи, че извършваните и към момента пристанищни дейности не създават условия за трайна зона на замърсен атмосферен въздух, вкл. със сероводород и не представляват допълнителен риск за околната среда и човешкото здраве. Предвижданията на плана не предполагат дейности, които да създадат предпоставки за промяна на качеството на атмосферния въздух на територията.

В близост до площадките на ПТ няма обекти с потенциал да отделят замърсители в атмосферен въздух, както и такива около които има въведени конкретни минимални отстояния до обекти подлежащи на здравна защита и зони осигуряващи безопасност на хора, съоръжения и сгради от вредното въздействие. Най-близко разположеното голямо предприятие е Свилоцел ЕАД, отстоящо на 2300 м от пристанищния терминал. Отдалечеността на ПТ от такива обекти, и получените резултати от направеното изчисление на генерираните прахови емисии от дейностите на пристанищните терминали, елиминира възможността за евентуално неблагоприятно въздействие от дейностите, отделящи вредности в околната и жизнената среда, вкл. вероятност от кумулиране на въздействия.

Към момента на територия на ПТ няма и не се предвижда да функционират производствени мощности които да са източници на шумови въздействия в зоните на обитаване на населението в

гр. Свищов. Възможното шумово натоварване на и от територията на пристанищния терминал се определя от определените операции по обработката на товари, обслужващата транспортна техника и човекопотока от пътническите кораби. Тези дейности не са определящи за шумовата характеристика на населеното място – виж изготвената детайлна оценка, представена в **Приложение 7** към настоящия Доклад. Като доказателство в подкрепа на заключенията от оценката са и резултатите от обобщените данни, предоставени от РЗИ за 2023г., съгласно които в най-близкия пункт за измерване на шум до ПТ “Свищов“, разположен в гр. Свищов, ул. „Отец Паисий“ 63, измерената стойност на еквивалентното ниво на шума в този пункт е под нормата от 70 dB (A). Предвижданията на плана не предполагат дейности, които да променят съществуващата шумова характеристика на територията.

По отношение на нейонизиращите лъчения, като фактор на жизнената среда и на обектите, източници на нейонизиращи лъчения, съгласно доклада на РЗИ през 2023 година от извършен мониторинг във всички пунктове на измерване, са отчетени стойности, многократно по-ниски от пределно допустимото ниво на ЕМП. В границите на разглежданите пристанищни терминали няма източници на нейонизиращи лъчения. Предвижданията на плана не предполагат дейности, източници на нейонизиращи лъчения.

На територията на общината, респ. на територията на ПТ, няма разположени съоръжения, източници на йонизиращи лъчения. Няма регистрирани както наднормени стойности, така и изменения в радиационния фон, различен от естествения фон.

В съществуващите пристанищни терминали не се извършват дейности, които да са предпоставка за замърсяване на почвите, повърхностните и подземните води. Пристанните терминали не засягат СОЗ, учредени съгласно Наредба №3/2000г.

На територията на община Свищов, е налично едно предприятие класифицирано с нисък рисков потенциал - Свилоцел ЕАД, отстоящо на 2300 м от пристанищния терминал. Отдалечеността на ПТ и характерът на дейностите, които се осъществяват на пристанищната територия не създават предпоставки от възникване на големи аварии с опасни вещества по смисъла на Приложение 5 към ЗООС, и от друга страна – вероятност от кумулиране на въздействия.

Въз основа на изложеното по-горе за пристанищните терминали в обхвата на Генералния план, може да се обобщи следното:

Прилагането на предвижданията на Генералния план са сведени до ограничаване на дейностите в границите на пристанищата (изграждането на новопредвидени обекти) и пристанищната акватория (регулярни поддържащи драгажни операции). Възможни временни отрицателни въздействия върху атмосферния въздух могат да се очакват само в периода на реализация на новопредвидени обекти на територията на пристанищните терминали, които ще са ограничени във времето. При спазване на разпоредбите на националното законодателство не се очаква тези дейности да доведат до отрицателни последици върху здравето на населението в районите на ПТ, както и върху здравето на работещите по реализирането им.

По отношение на етапа на експлоатация, предвижданията на Генералния план не променят характера на дейностите, които и към момента се осъществяват на територията на пристанищните терминали, поради което не се очаква същите да повлияят върху КАВ в разглежданите райони, респ. да създадат предпоставки за среда с неблагоприятен здравен ефект в областите и общините, в които са разположени пристанищните терминали.

Съобразяването на предвижданията на Генералния план с настоящите и бъдещите основни генератори на шум на територията на пристанищните терминали е от особена важност, тъй като шумът трябва да се оценява не само в сравнение с хигиенните норми, но също и с оглед на броя на хората, подложени на неговото въздействие, количествените стойности на превишението на шумовите нива над допустимите хигиенни норми, опасностите от получаването на увреждания на здравето на населението, свързани предимно с т. нар. екстраурални ефекти, каквито са допълнителния риск от повишение на кръвното налягане, увеличената честота на оплакванията от

страна на нервната система, безсъние, неврози и чувство за дискомфорт. По отношение фактор шум, резултат от реализацията на Генералния план, то се очаква временно, само за периода на изграждането на новопредвидени обекти в границите на пристанищата, отрицателно въздействие, резултат от по-високи шумови нива. При спазване на разпоредбите на националното законодателство не се очаква същото да доведе до отрицателни последици върху здравето на населението в районите на изграждане на новопредвидените обекти, както и върху здравето на работещите по реализирането им.

Предвижданията на плана, не се очаква да доведат до допълнително шумово замърсяване на околната среда и не създават предпоставки за наличие на неблагоприятен здравно-хигиенен ефект върху най-близко живеещото население. На разглежданите пристанищни терминали и там, където същото е приложимо, се прилагат и спазват изискванията на *Наредба за условията и реда за провеждане на граничен здравен контрол на Република България*, с което се гарантира, че пристигащите на територията на страната пътници и доставените товари няма да застрашат живота и здравето на населението.

Що се отнася до вибрациите и нейонизиращите лъчения, то прилагането на Генералния план не се очаква да доведе до нива на физичните фактори, застрашаващи живота и здравето на хората, резултат от което не се очаква да са в основата на отрицателни въздействия върху населението в районите на пристанищните терминали. Що се отнася до здравословните и безопасни условия на работа, реализирането на Плана би могло да доведе до риск от отрицателни въздействия върху здравето на работниците, но при стриктно спазване на националното законодателство, то не се очаква същите да окажат значително отрицателно въздействие за дълъг период от време върху работниците. Въздействието, макар и отрицателно, ще е кратковременно, само за периода на изграждането на новопредвидени обекти в границите на пристанищата, и обратимо по характер. Спазвайки националното законодателство и прилагайки превантивни защитни мерки, то ще бъде сведен до минимум риска от проява на отрицателни последици върху здравето на работниците, резултат от завишените вибрации в района на строителство.

За етапа на експлоатация на пристанищните терминали, с предвижданията на плана не се създават условия тези територии да бъдат предпоставка за увеличаване на шумовото натоварване и увеличаване на запрашеността на средата над допустимите норми и др., което да представлява риск за околната среда и човешкото здраве.

В границите на пристанищните терминали не са разположени съоръжения, източници на нейонизиращи и йонизиращи лъчения, в резултат на което не се очаква каквото и да е въздействие върху населението. За работещите на терминалите, в случай на строителни и ремонтни работи, когато е наложително използването на източници на електромагнитни лъчения, трябва да се спазват изискванията за безопасност и здраве при работа.

Във връзка с качеството на питейните води прилагането на Генералния план не се очаква да доведат до тяхното влошаване и застрашаване живота и здравето на населението. Съгласно писмо на БД „Дунавски район“ с изх. № ПУ-01-16(9) от 10.10.2024 г. към настоящият момент част от имотите на пристанищен терминал Силистра в които се разположени пристанищната и техническата инфраструктура на пристанище за обществен транспорт Русе, попадат в трети пояс на СОЗ на водовземане от подземни води учредена със Заповед № СОЗ-220/21.04.2009 г. на Директора на БДДР определена по реда на Наредба №3/16.10.200г за условията и реда за проучване проектиране, утвърждаване и експлоатация на санитарно-охранителните зони около водоизточниците и съоръженията за питейно битово водоснабдяване и около водоизточниците на минерални води използвани за лечебни профилактични питейни и хигиенни нужди. Дейностите, извършвани в границите на терминала не противоречат на забраните за дейности, отнесени към трети пояс на СОЗ. Съгласно същото писмо предвижданията в проектът на Генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе не попадат в буферната зона с радиус 1000 (хиляда) метра от водовземни съоръжения за питейно водоснабдяване без определени СОЗ, за които е

необходимо спазване на ограничения в буферни зони, съгласно Приложение 1 към Национален каталог от мерки към ПУРБ. на ограничения в буферни зони, съгласно Приложение 1 към Национален каталог от мерки към ПУРБ. В ПИ с идентификатор 63427.8.1413 е изграден шахтов кладенец за питейно-битови нужди. Водовземното съоръжение не е вписано в регистрите на Басейнова дирекция за стопански нужди и разрешителните за водовземане от подземни води на БДДР. Дейностите в обособена зона Русе - Изток не противоречат на ограниченията в буферни зони, съгласно Приложение 1 към Национален каталог от мерки към ПУРБ.

В резултат от направената прогнозна оценка на очакваните въздействия по компоненти и фактори на околната среда в района на пристанищните терминали в резултат от реализацията на плана, може да се обобщи, че в пространственото развитие на пристанищните терминали са предвидени всички мероприятия, за да бъде средата комфортна в максимална степен, при това не само в екологичен, а и във функционален аспект, което е една от съществените цели на плана. Предвид това, че с Генералния план не се предвижда промяна на характера на осъществяваните към момента дейности и разширяване на територията на пристанищните терминали, не предполага и промяна в зоната на възможно въздействие спрямо тази, която е съществуваща и към момента. Предвид това, може да се заключи, че едновременно функциониране на съществуващи и предвиждани за изграждане обекти, не предполага възникване на възможности за комбинирано, комплексно, кумулативно и отдалечено въздействие на рисковите фактори върху населението на населените места.

Обобщена оценка на очакваните въздействия може да се види в [Таблица 59](#) по-долу.

Таблица 59. Прогнозна оценка на предполагаеми въздействия върху здравно-хигиенните аспекти на околната среда

Въздействие	Вероятност за поява на въздействие		Вид на въздействието		Машаб/ обхват на въздействията		Продължителност на въздействията		Обратимост на въздействията		Характер на въздействията		Кумулативност		Интензивност на въздействията	
	р*	ср**	р*	ср**	р*	ср**	р*	ср**	р*	ср**	р*	ср**	р*	ср**	р*	ср**
Завишени емисии в атмосферата и шумови и вибрационни нива в работна среда - строително-монтажни дейности; експлоатация. Риск от увреждане здравето на работниците	Не се очаква	++	n/a	-	n/a	•	n/a	>>>	n/a	↔	n/a	I	n/a	N	n/a	LNI
Нарушаване на КАВ и акустичната среда в близките населени места по време на реализиране на плана. Риск от увреждане здравето на хората	Не се очаква	Не се очаква	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a

Легенда: *р - въздействия, които могат да се проявят в хода на реализацията на дадено инвестиционно предложение/проект по предвижданията на плана

**ср – въздействия, които могат да се проявят в резултат от цялостно предвиждане на плана

6.10. ВЕРОЯТНИ ЗНАЧИТЕЛНИ ВЪЗДЕЙСТВИЯ ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА ОТ ОБРАЗУВАНИТЕ ОТПАДЪЦИ

Развитието на пристанищните терминали е предвидено да бъде в съответствие с плановите за регулация и застрояване на съответната пристанищна територия. Не се предвиждат дейности, свързани с промяна в ширината на акваторията на пристанищните терминали, обект на разглеждане в плана, като и дейности, свързани с направата и изграждането на допълнителни хидротехнически съоръжения от вече установените такива.

В резултат от реализирането на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе евентуални отрицателни въздействия, свързани с генерирането на строителни отпадъци, могат да се очакват в резултат от изграждането на новопредвидени обекти в границите на пристанищата, последващата им експлоатация. Това от своя страна е предпоставка за малка вероятност от поява на въздействията и то само в случаите, когато не бъде осигурено правилното управление на получените от тези дейности отпадъци, включително предаването им на лица, притежаващи разрешително или регистрационен документ по чл.35 от ЗУО, въз основа на писмени договори.

Възможни отрицателни въздействия могат да се очакват и от извършване на поддържащи пристанищната акватория драгажни операции. Вероятността от появата на такива въздействия е малка, тъй като същите се извършват в период не по-малък от 10 години и то само в случаите, когато не бъдат спазени съгласувани с ИАПД депа за разтоварване на иззети наносни отложения и дадените указания за начина на изхвърляне в съгласуваната площ.

Въз основа на гореизложеното, прилагането на настоящия план не предполага промяна във вече изградената и функционираща система за управление на отпадъците на територията на пристанищните терминали от Пристанище за обществен транспорт Русе, управлението на наносните отложения при извършването на поддържащи пристанищната акватория драгажни операции, както и промяна на начина на третиране на отпадъците, генерирани на територията на терминалите и тези, приемани от кораби.

Въз основа на изложеното по-горе може да се обобщи, че не се очаква въздействие върху компонентите и факторите на околната среда от образуванияте отпадъци при правилно управление на същите и спазване на нормативната уредба в областта на опазването на околната среда.

6.11. ВЕРОЯТНИ ЗНАЧИТЕЛНИ ВЪЗДЕЙСТВИЯ, ПОРОДЕНИ ОТ ОХВС И РИСК ОТ ГОЛЕМИ АВАРИИ

В рамките на общите устройствени планове на общините, пристанищните терминали попадат в зони отредени за „Техническа инфраструктура“. Съгласно разпоредбите на Закона за устройство на територията (чл. 103, ал. 2) общите устройствени планове определят преобладаващото предназначение и начин на устройство на отделните структурни части на териториите, обхванати от плана. С ОУП не може да се предвиди конкретна реализация (изграждане) на ново предприятие и/или съоръжение с нисък или висок рисков потенциал, както и да се предвидят данни за количествата на опасните вещества по Приложение № 3 на ЗООС, които ще бъдат налични за съхранение в предприятието/съоръжението.

Конкретното предназначение и начин на устройство на отделните поземлени имоти в обхвата на ОУП се определя от подробни устройствени планове. В случай, че при прилагането на ОУП на съответните общини се предвижда изграждане на нови предприятия и/или съоръжения с нисък или висок рисков потенциал, следва да се спазват разпоредбите на чл.104 от ЗООС, с цел осигуряване на безопасни разстояния от местата, където могат да се разположат предприятия с нисък или висок рисков потенциал до жилищни райони, обекти с обществено предназначение, зони за отдих и рекреация, и където е възможно, големи транспортни пътища и територии с особено природозащитно значение или значение за околната среда, обекти на културно-историческото наследство.

От друга страна предвижданията на Генералния план по отношение на Плановите за регулация и застрояване на пристанищните територии няма да допринесат за промяна на

съществуващата ситуация свързана с опасните вещества. На територията на терминалите няма регистрирани предприятия и/или съоръжения с нисък или висок рисков потенциал, като с Генералния план не се предвиждат и дейности за конкретна реализация (изграждане) на нови такива предприятия. Не се очаква предвижданията на Генералния план да увеличат риска за възникване на големи аварии в предприятията и/или съоръжения с нисък или висок рисков потенциал, предвид разположението на тези съоръжения спрямо пристанищните терминали – виж Приложение 4.

6.12. ВЕРОЯТНИ ЗНАЧИТЕЛНИ ВЪЗДЕЙСТВИЕ ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА, ПОРОДЕНИ ОТ НАДНОРМЕНИ НИВА НА ВРЕДНИ ФИЗИЧНИ ФАКТОРИ

Извършването на строително-монтажни работи в хода на прилагането на плана ще е основен източник на шум в околната среда, както и рутинните сондажни операции по време на експлоатацията.

Както е описано и в т. 2.1.12 по-горе, то съгласно изчисленията по методиката в радиус от 100 m от източниците на шум, максималното шумово натоварване е до 55 dB(A), а на 150^200 m от източниците, максималните стойности са до 45 dB(A) и въздействието върху околната среда е незначително.

Що се касае до транспортния шум, обслужващ строителни дейности в границите на пристанищната инфраструктура, то не се очаква кумулативно надвишаване на и сега регистрираните шумови нива от транспорта с повече от 0,5 dB(A).

Генерираните вибрации от строително-монтажните работи и експлоатацията на пристанищната инфраструктура по правило затихват още в границите на пристанищните терминали, а тези, които се образуват от обслужващите строителството и експлоатацията транспортни средства, затихват бързо, отчитайки спецификите на пътното легло и настилка.

Предвид изложеното по-горе може да се обобщи, че не се очаква строителните работи в хода на реализирането на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе, както и експлоатацията на пристанищните терминали, да влоши акустичната среда в близко ситиуираните населени места – детайлна оценка за очакваните въздействия върху жилищната среда от генерираните шумови нива в границите на пристанищните терминали е дадена в Приложение 7, а обобщаваща оценка на очакваните въздействия може да се види на таблицата по-долу. Възможни са кумулативни въздействия с други източници на шум, ситиуирани в близост.

Таблица 60. Прогнозна оценка на предполагаеми въздействия от вредните физични фактори, генерирани от реализацията на Генералния план на пристанище Русе

Въздействие	Вероятност за поява на въздействие		Вид на въздействието		Масщаб/ обхват на въздействията		Продължителност на въздействията		Обратимост на въздействията		Характер на въздействията		Кумулативност		Интензивност на въздействията	
	р*	ср**	р*	ср**	р*	ср**	р*	ср**	р*	ср**	р*	ср**	р*	ср**	р*	ср**
Генерирани шумови нива, достигащи до обекти, подлежащи на здравна защита	++	++	-	-	•	•	>	>>>	↔	↔	I	I	Y	Y	LNI	LNI
Нарушаване на акустичната среда в населените места	Не се очаква	Не се очаква	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a

Легенда: *р - въздействия, които могат да се проявят в хода на реализацията на дадено инвестиционно предложение/проект по предвижданията на плана

**ср – въздействия, които могат да се проявят в резултат от цялостно предвиждане на плана

7 МЕРКИ, ПРЕДВИДЕНИ ЗА ПРЕДОТВРЯВАНЕ, НАМАЛЯВАНЕ И ВЪЗМОЖНО НАЙ-ПЪЛНО КОМПЕНСИРАНЕ НА НЕБЛАГОПРИЯТНИТЕ ПОСЛЕДСТВИЯ ОТ ОСЪЩЕСТВЯВАНЕТО НА ПЛАНА ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА

7.1. МЕРКИ ЗА ОТРАЗЯВАНЕ В ОКОНЧАТЕЛНИЯ ВАРИАНТ НА ГЕНЕРАЛНИЯ ПЛАН НА ПРИСТАНИЩЕ ЗА ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ РУСЕ

Мерките, които е необходимо да се отразят в окончателния вариант на „Проект на генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе“ и чрез които се цели свеждане до минимум на отрицателното въздействие върху компонентите на околната среда и върху здравето на хората са дадени в Таблица 61 по-долу.

Таблица 61. Мерки за опазване на околната среда, предвидено да се отразят в окончателния вариант на „Проект на генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе“

Компонент / фактор	Мерки	Ефекти
Повърхностни води	Забрана на миенето и обслужването на транспортни средства и техника в крайбрежните заливаеми ивици	Намаляване на дифузионно замърсяване
Подземни води	Стриктно спазване на мерките заложи в ПУРБ 2022-2027, които са приложими към „Проект на генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе“	Свеждане до минимум отвеждането на опасни и приоритетни вещества в ПВТ
	Да не се допуска временно съхранение на отпадъци съдържащи приоритетни, опасни и вредни вещества	Опазване на ПВТ и СОЗ
	Да се спазват забраните, ограниченията и ограниченията при доказана необходимост, съгласно изискванията на приложение № 2 към чл. 10, ал. 1 на Наредба № 3 за условията и реда за проучване, проектиране, утвърждаване и експлоатация на санитарно-охранителните зони около водоизточниците и съоръженията за питейно-битово водоснабдяване и около водоизточниците на минерални води, използвани за лечебни, профилактични, питейни и хигиенни нужди (ДВ, бр. 88 от 2000 г.)	
Геоложка среда	В участъка на регистрираните свлачища задължително да се извършат подробни инженерно-геоложки и хидрогеоложки проучвания	Предотвратяване на негативи последствия от геодинамични процеси и явления
	При необходимост в учащите с проявена ерозионна дейност, където липсват да се проектират нови брегоукрепителни съоръжения	
КИН	Съгласуване на всички бъдещи инвестиционни намерения с компетентните органи.	Предотвратяване унищожаването на археологически обекти или структури.

7.2. МЕРКИ ПО ВРЕМЕ НА ПРИЛАГАНЕ НА ПЛАНА

Мерките, за предотвратяване, намаляване и възможно най-пълно отстраняване на неблагоприятните последствия от осъществяването на плана за околната среда и човешкото здраве

са дадени в Таблица 62 по-долу.

Таблица 62. Мерки за опазване на околната среда, предвидено да бъдат прилагани при реализирането на „Проект на генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе“

Компонент / фактор	Мерки	Ефекти
Общи	При изготвяне на конкретни технически проекти за съответните пристанищни терминали, да се прави анализ на пътния достъп и състоянието на засегнатата транспортна инфраструктура в едно с отговорните за нейната поддръжка институции, като се преценява необходимостта от разширение и подобряване състоянието на същата, предвид същността на конкретните инвестиции.	Осигуряване достъп до пристанищните терминали, опазване състоянието на засегнатата транспортна инфраструктура и недопускане замърсяването на въздуха и наднормени шумови нива
Климат	В хода на проектирането и реализацията на проекти при спазване изискванията на плана, да се залагат съответните мерки за адаптация към климатичните промени, характерни за районите на пристанищните терминали	Осигуряване адаптация на пристанищните терминали и тяхната инфраструктура към климатичните промени
Атмосферен въздух	Използване на природен газ и алтернативни енергийни източници за отопление в сградите в границите на пристанищните терминали.	Подобряване състоянието на атмосферния въздух. Намаляване концентрациите на ФПЧ10.
	Одобряване за реализация на производствени дейности, които прилагат най-добрите налични техники за минимизиране на емисиите в атмосферния въздух след ЕО или ОВОС.	Завишен контрол на източниците на емисии в атмосферния въздух.
	Поддържане на пътните настилки и откритите площи в границите на пристанищните терминали чисти от прах през сухите месеци. Затревяване на и открити площи.	Намаляване на неорганизираните емисии в атмосферата
	Своевременно извършване на ремонтни работи и поддържане в техническа изправност на външните настилки в границите на пристанищните терминали.	
	При товарене, разтоварване и транспортиране на прахообразни материали да се спазват изискванията на чл. 70 от Наредба № 1 за норми за допустими емисии на вредни вещества, изпускани в атмосферата от обекти и дейности с неподвижни източници на емисии	
Повърхностни води	Забрана на миенето и обслужването на транспортни средства и техника в крайбрежните заливаеми ивици	Намаляване на дифузионно замърсяване
	Осъществяване на контрол на дейности по събиране и транспортиране на корабни и битови корабни отпадъци, включително отпадъчни води	Намаляването на замърсяването от кораби и пристанищна дейност
	Присъединяването към водоснабдителната и канализационната системи (при необходимост от промени в параметрите на съществуващи ВиК отклонения или изграждане на нови) на пристанищните терминали, обект на разглеждане в плана, да се извършва при спазване на нормативните изисквания в ЗУТ, Наредба №4/14.09.2004г. за условията и реда за присъединяване на потребителите и за ползване на ВиК системи, Наредба №4/17.06.2005г. за проектиране, изграждане и експлоатация на	Опазване на повърхностните води

Компонент / фактор	Мерки	Ефекти
	сградни ВиК инсталации, Наредба Из-1971/29.10.2009г. за строително-технически правила и норми за осигуряване на безопасност при пожар.	
Подземни води	Спазване изискванията на ПУРБ 2022-2025, в т. ч. Изпълнение на предвидените в ПУРБ мерки за постигане целите за ПВТ, които са приложими към „Проект на генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе“	Опазване на подземните води от замърсяване
	Да не се допуска временно съхранение на отпадъци съдържащи приоритетни, опасни и вредни вещества, генерирани в процеса на строителство в границите на СОЗ	
	Да се спазват забраните, ограниченията и ограниченията при доказана необходимост, съгласно изискванията на приложение № 2 към чл. 10, ал. 1 на Наредба № 3 за условията и реда за проучване, проектиране, утвърждаване и експлоатация на санитарно-охранителните зони около водоизточниците и съоръженията за питейно-битово водоснабдяване и около водоизточниците на минерални води, използвани за лечебни, профилактични, питейни и хигиенни нужди (ДВ, бр. 88 от 2000 г.)	Опазване на зони за защита на водите
Геоложка среда	Задължително в участъците засегнати от свлачища да се извършат инженерно-геоложки проучвания	Предотвратяване проява на неблагоприятни геодинамични процеси и явления
	Да се отчетат рисковете от влошаване на ерозионни процеси	Недопускане активността на физикогеоложки процеси и явления
	Да се направи оценка на свлачищните участъци и да се предвидят мероприятия за гарантиране на устойчивостта им.	Недопускане активността на физикогеоложки процеси и явления
Биологично разнообразие	Да не се извършват драгажни дейности в размножителния период на рибите (март -юли).	Избягване на въздействието от дисперсията на седименти по време на размножителния сезон на рибите в р. Дунав и редуциране на вероятността от загуба на яйца и ларви.
	Да не се извършват строителни дейности в гнездовия период на птиците (април–юли), с изключение на текуща поддръжка, извършвана без използване на тежка техника. Изключения са възможни при наличие на предварително проведен орнитологичен мониторинг, удостоверяващ липса на гнездова активност в радиус до 200 m от границите на строителната площадка. Мониторингът следва да бъде извършен от квалифициран орнитолог/орнитолози по методика, предварително съгласувана с компетентния орган.	Избягване на безпокойство върху гнездящи птици по време на размножителния сезон.
Здравно-хигиенни условия на средата	Прилагане на заложените мерки по останалите компоненти и фактори на средата, така че да се гарантира опазване на околната среда от дейностите на пристанищните терминали и да не се допуска влошаване на здравно-хигиенните условия на средата.	Опазване здравето и живота на работещите на пристанищните терминали и живеещите в близост до същите

Компонент / фактор	Мерки	Ефекти
	Реализирането на Генералния план и инвестиционните предложения, разработени при спазване изискванията на същия, да става при строго спазване изискванията на ЗБУТ и подзаконовите нормативни актове към него.	Опадване живота и здравето на работещите на обектите.
Отпадъци	Недопускане нерегламентирано съхраняване и последващо третиране на образувани отпадъци.	Опазване на компонентите на околната среда от увреждане от неправомерно управление на образуваните отпадъци.
Опасни химични вещества и смеси	Стриктно спазване на всички инструкции за работа с опасни вещества. Строг контрол и управление.	Ограничаване на въздействието от опасните вещества в околната среда и опазване на човешкото здраве.
Вредни физични фактори	Използване на технически изправни машини, съоръжения и транспортни средства, така че да не се допуска генерирането на наднормени шумови нива.	Предотвратяване влошаване на акустичната среда в районите на близките обекти, подлежащи на здравна защита
	Всички инвестиционни намерения, изготвени въз основа на предвижданията на Генералния план, да се реализират след оценка на генерирания шум в резултат от тяхната реализация и експлоатация, както и на очакваните изменения на акустичната среда в засегнатите населени места. Оценката да бъде прилагана като част от процедурата по ОВОС, съгласен действащото в страната законодателство.	

8 ОПИСАНИЕ НА МОТИВИТЕ ЗА ИЗБОР НА РАЗГЛЕДАНИТЕ АЛТЕРНАТИВИ И НА МЕТОДИТЕ НА ИЗВЪРШВАНЕ НА ЕКОЛОГИЧНА ОЦЕНКА, ВКЛ. ТРУДНОСТИТЕ ПРИ СЪБИРАНЕ НА НЕОБХОДИМАТА ИНФОРМАЦИЯ

8.1. МОТИВИ ЗА ИЗБОР НА РАЗГЛЕДАНИТЕ АЛТЕРНАТИВИ

За целите на настоящата екологична оценка на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе, са разгледани следните две алтернативи за неговата реализация, а именно:

- Нулева алтернатива: Продължение на настоящите процеси и тенденции на развитие, без прилагане на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе.
- Прилагане на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе във вида, в който същият е обект на настоящата оценка: Развитие при условие, че се прилага Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе.

В следващата таблица е направено сравнение между представените по-горе алтернативи.

Таблица 63. Сравнение между разгледаните алтернативи

Критерии за сравнение	Нулева алтернатива	Прилагане на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе
Въздействие на ниво стратегически цели, приоритети и специфични цели върху околната среда и човешкото здраве	Очаква се отрицателно въздействие върху околната среда, тъй като в рамките на нулевата алтернатива не се предвиждат цели, които да доведат до балансирано и устойчиво управление на околната среда чрез утвърждаване на устройствени параметри за проектиране и строителство в границите на пристанищните терминали. Няма да е налице утвърждаване на дейностите в границите на пристанищните акватории.	Въздействието е комплексно и положително поради включването в тази алтернатива на приоритети и специфични цели, насочени към балансирано и устойчиво управление на околната среда, развитие на районите на пристанищните терминали и подобряване устройството на средата.
Въздействие на ниво допустими дейности за реализиране по плана	Очаква се отрицателно въздействие върху околната среда, тъй като в рамките на нулевата алтернатива е възможно прекомерно застрояване на пристанищните терминали и натоварване на околната среда.	Въздействието е комплексно и положително поради включването в тази алтернатива на допустими дейности, насочени към опазване чистотата на въздуха и водите, ограничаване на емисиите на парникови газове, превенция на почвена ерозия, наводнения, свлачища, подобряване в цялост на средата в границите на пристанищните терминали.
Степен на съответствие с екологичните цели на стратегически и планови документи на европейско и национално ниво	Екологичните цели като цяло са отчетени и съобразени	По-пълно съобразяване и следване постигането на екологичните цели.

От направеното сравнение между „Нулева алтернатива“ и „Развитие при условие, че се прилагат мерките и дейностите, предложени в Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе е видно, че:

- Нулева алтернатива е неприемлива, тъй като Генералният план е изискуем документ съгласно действащото в страната национално и международно законодателство в областта на устройството на територията;
- Нулева алтернатива е непрепоръчителна и от гледна точка опазването на околната среда и човешкото здраве, тъй като от направените анализи и оценки в доклада за екологична оценка ясно се вижда екологичната насоченост на плана, като се доказва, че същия ще допринесе за устойчиво развитие чрез прилагане на предвидените допустими устройствени параметри и дейности към съответните специфични цели, приоритети и стратегически цели;
- С изпълнението на плана се осигурява пълно съобразяване и изпълнение на екологичните приоритети на стратегически и планови документи на европейско и национално ниво.

8.2. Използвани методи за извършване на екологична оценка и източници на информация за изготвяне на ЕО

За оценка на въздействието върху околната среда от предвижданията на „Проект на генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе“ в настоящия Доклад за екологична оценка, е използвана методологията на насочващите въпроси. Това е широко разпространена методология, съгласно която се формира мрежа от въпроси, като за целта се отчитат предвижданията на плана, за да се определят всички възможни въздействия върху компонентите и факторите на околната среда. Въпросите от своя страна се оформят по такъв начин, за да се получи кратък отговор – само с да или не. Освен това е важно формулирането на въпросите, в едно с кратките отговори на същите, да могат да дадат ясна представа за мащаба на всяко едно от очакваните въздействия.

В настоящия Доклад за екологична оценка въздействията върху околната среда се оценяват за всяко предвиждане на плана по отношение на всеки един от компонентите и факторите на околната среда. Използваните насочващи въпроси са показани в **Таблица 64** по-долу.

Таблица 64. Насочващи въпроси по компоненти и фактори на околната среда, използвани в хода на оценката на очакваните въздействия от предвижданията на плана върху околната среда

Компонент/фактор на средата	Насочващи въпроси
Биоразнообразие – флора и фауна, защитени територии и защитени зони	<i>Очаква ли се реализацията на конкретно предвиждане на плана да засегне или да доведе до промени в:</i> • Обхвата и целостта на защитените територии? • Местообитания и видове, обект на опазване в съответната защитена зона? • Местообитания и популации на консервационно значими видове растения и животни? • Гори, естествени тревни и храстови местообитания, както и водни? • расовото или генетичното разнообразие, богатството и състава на популациите от видове диви животни?
Население и човешко здраве	<i>Очаква ли се реализацията на конкретно предвиждане на плана да засегне или да доведе до промени в:</i> • Демографската характеристика на населението в засегнатите райони? • Заетостта на засегнатото население? • Нивото на образование на населението в засегнатите райони? • Нивото на здравеопазване и защитата на общественото здраве? • Генерираните вредности в околната среда и от тук излагане на работниците и населението от близките населени места на нови или

Компонент/фактор на средата	Насочващи въпроси
	увеличени източници на замърсители, радиация или други вещества или енергия, които могат да бъдат вредни за човека?
Въздух, климат и изменение на климата	Очаква ли се реализацията на конкретно предвиждане на плана да засегне или да доведе до промени в: • Качеството на атмосферния въздух в засегнатите райони? • Климатичните характеристики на разглежданите райони? • Адаптирането към климатичните промени на обектите, предмет на плана? • Сметчане изменението на климата чрез намаляване на емисиите на парникови газове и увеличаване на абсорбцията на CO₂?
Води – повърхностни и подземни; водоизточници за ПБВ	Очаква ли се реализацията на конкретно предвиждане на плана да засегне или да доведе до промени в: • Количествените и качествените характеристики на водните обекти? • Хидроморфоложките или хидрогеоложки характеристики на водните тела? • Количествени и качествени параметри на водоизточниците за ПБВ, в т. ч. засягане на CO₃?
Земи и почви	Очаква ли се реализацията на конкретно предвиждане на плана да засегне или да доведе до промени в: • Значителни площи обработваеми земи? • Качествените характеристики на почвите в района?
Ландшафт	Очаква ли се реализацията на конкретно предвиждане на плана да засегне или да доведе до промени в: • Ландшафта в района, засегнат от плана?
Културно – историческо наследство	Очаква ли се реализацията на конкретно предвиждане на плана да засегне обекти на КИН, намиращи се в района на плана или в непосредствена близост до него – очакваната от плана зона на въздействие?
Вредни физични фактори – шум, вибрации, електромагнитни лъчения	Очаква ли се реализацията на конкретно предвиждане на плана да засегне или да доведе до промени в: • Нивата на вредните физични фактори, вкл. шум, вибрации и електромагнитни лъчения, типични за района по данни на отговорните институции? • Акустичната среда в границите на засегнатите от плана населени места?
Материални активи	Очаква ли се реализацията на конкретно предвиждане на плана да засегне или да доведе до промени в: • Балансираното за района териториално развитие? • Инфраструктурни обекти в зоната на въздействие на плана?
Взаимодействие между компонентите	Очаква ли се конкретно предвиждане на плана да засегне процесите на нормално взаимодействие между компонентите на околната среда?

Оценката на въздействието върху околната среда на конкретните предвиждания на плана е направено по следните критерии:

- **Вероятност:** Чрез вероятността се отчита доколко дадено въздействие би могло да се прояви (очаква се с голяма вероятност, очаква се с малка вероятност), като се взема в предвид:

- Характеристики на средата, в която се развива плана;
- Опит на екипа, изготвящ оценката, с проявата на тези въздействия в други подобни проекти, до чието реализиране би довело прилагането на плана.
- **Вид:** Въздействията се разделят на положителни и отрицателни, както и такива със смесена природа, които в зависимост от етапа на проява и други особености, могат да доведат до положително въздействие върху даден компонент/фактор, но отрицателно върху друг;
- **Мащаб/обхват на въздействията:** Те се разделят на такива с малък обхват (от локален до регионален) и въздействия с голям обхват – от национален до трансграничен;
- **Продължителност:** Въздействията се разделят на временни (краткосрочни (за една от фазите за реализация на дадено предвиждане) и дългосрочни (през целия жизнен цикъл на дадена интервенция), средносрочни (с етап, по-дълъг от който и да е от фазите на реализация на дадена интервенция по плана)), както и постоянни (въздействието продължава да съществува и след края на жизнения цикъл на който и да е, предвидена с плана интервенция);
- **Обратимост:** По своята обратимост въздействията могат да бъдат обратими и необратими;
- **Характер на въздействията:** Същите се разделят на първични – проявяващи се на мястото на реализация на предвижданията на плана, директно от дейности по тяхната реализация и вторични – проявяват се в следствие или индиректно от реализацията на плана;
- **Кумулативност:** Изразява се във възможност за кумулиране на въздействията от предвижданията на плана с такива от други планове, програми и/или проекти и усилване на техния ефект;
- **Сила или още интензивност на въздействията:** Определя се по експертна оценка, като се стъпва на спецификите на базовите условия на средата и опита на експертите от други сходни проекти, позоваващ се на чувствителност на рецептора и сила (големина) на въздействието (отчитайки липсата на детайлност и конкретика по отношение съответните дейности на етап план/програма) – въздействията могат да бъдат с:
 - **Ниска положителна интензивност** – **ниска отрицателна интензивност** – не водят до значителни промени в условията на приемащата среда (рецептор) и последствията от същите може бързо да се възстанови след преустановяване на даденото въздействие;
 - **Средна положителна интензивност** – **средна отрицателна интензивност** – въздействията със средна интензивност засягат приемащата среда или още рецептора до степен, позволяваща обратимост в по-дългосрочен аспект и освен това засегната площ е със значителни размери и
 - **Висока положителна интензивност** – **висока отрицателна интензивност** – водят до значително засягане както количествено, така и качествено на приемащата среда, с изключително труден и времеемък процес на обратимост или необратими; засягане на изключително големи площи от приемащата среда – значително засягане на рецептора.

За определяне на интензивността на въздействията ще се използва следната матрица:

Интензивност на въздействията		Чувствителност на рецептора		
		Слаба	Средна	Силна
Сила на въздействията	Малка	Ниска +	Ниска +	Средна +
		Ниска -	Ниска -	Средна -
	Умерена	Ниска +	Средна +	Висока +
		Ниска -	Средна -	Висока -
	Голяма	Средна +	Висока +	Висока +
		Средна -	Висока -	Висока -

За целите на оценката на предвижданията на плана по отделните компоненти и фактори на околната среда ще се използват критериите и символите към същите, представени в **Таблица 65** по-долу.

Таблица 65. Критерии и символи за извършване на оценка на очакваните предвиждания на плана върху компонентите и факторите на околната среда

№	Критерий за оценка	Ранг за оценка	Символ
1.	Вероятност за проява на въздействието	С голяма вероятност	++
		С малка вероятност	+
		Не се очаква	Не се очаква
2.	Вида на въздействието	Положително	+
		Отрицателно	-
		Със смесена природа	+/-
3.	Мащаб/обхват на въздействията	Въздействия с малък обхват:	
		- Локален	•
		- Регионален	••
		Въздействия с голям обхват:	
		- Национален	•••
		- Трансграничен	••••
4.	Продължителност на въздействията	Временни	
		- Краткосрочни	>
		- Средносрочни	>>
		- Дългосрочни	>>>
5.	Обратимост на въздействията	Постоянни	<>
		Обратими	↔
		Необратими	0
6.	Характер на въздействията	Първични	I
		Вторични	II
7.	Кумулативност	Да	Y
		Не	N
8.	Интензивност на въздействията	Ниска интензивност +	LPI
		Ниска интензивност -	LNI
		Средна интензивност +	MPI
		Средна интензивност -	MNI
		Висока интензивност +	HPI
		Висока интензивност -	HNI

8.2.1. КЛИМАТ И АТМОСФЕРЕН ВЪЗДУХ

Методите на оценка по компонент „атмосферен въздух“ включват събиране и обработване на данни, изследване на литературни и нормативни източници, документен анализ и оценки за редуциране и възможно най-пълно отстраняване на отрицателните въздействия и препоръки и мерки. Климатичните особености на засегнатите територии са направени на база налична

информация от ръководството на пристанищната инфраструктура, данни от метеостанциите на НИМХ и „Климатичен справочник за НР България“. За описание на качеството на атмосферния въздух (КАВ) е използван и Регионален доклад за състоянието на околната среда през 2023 година на РИОСВ – Русе, РИОСВ-Плевен и РИОСВ-Велико Търново.

8.2.2. Повърхностни и подземни води

При изготвяне на екологичната оценка на повърхностните и подземни води са използвани различни методики базирани главно с европейските и национални нормативни документи и Ръководствата за прилагане на Рамковата директива за водите. Оценката на въздействието върху повърхностните и подземните води включва събиране на информация от достъпни публикувани и архивни източници, в т. ч. Плана за управление на речния басейн в БД „Дунавски район“ и годишни доклади за състоянието на водите, преглед и обработване на информацията, допълване на данните при необходимост и извършване на анализа. За целите на оценката са използвани основно данни от съответните басейнови дирекции.

8.2.3. ГЕОЛОЖКА СРЕДА

За целите на оценката са използвани геоложките карти на територията на Р България, Карта за сеизмично райониране на Република България за период 1000 години и Картата на геоложката опасност в България, обяснителната записка към нея и по информация предоставена от „Геозащита“ ЕООД – Плевен (Писмо с изх. № РД-09-160/19.12.2024 г.)

8.2.4. ЛАНДШАФТ

За изготвяне на оценката за въздействие са използвани литературни източници и картни материали, въз основа на които е изготвена ландшафтната карта, описанието и оценката. Източниците и авторите са упоменати в съответните раздели.

8.2.5. ЗЕМИ И ПОЧВИ

Оценката е базирана на документален и картен анализ, вкл. почвената карта на Р България, прилагане принципите на Екосистемния подход, данни от годишните доклади на РИОСВ, както и данни от Националната система за мониторинг на околната среда и обработка на данни от мониторингови измервания в пунктове от Национална система за мониторинг на почвите.

8.2.6. БИОЛОГИЧНО РАЗНООБРАЗИЕ, ЗАЩИТЕНИ ТЕРИТОРИИ И ЗАЩИТЕНИ ЗОНИ

Като основен източник на информация по отношение на разпространението на видовете и местообитанията от консервационна значимост са използвани данните от проект „Картиране и определяне на природозащитното състояние на природни местообитания и видове – фаза I“ на МОСВ (публикувани в интернет базираната Информационна система за защитени зони от екологична мрежа „Натура 2000“) и Червена книга на Република България 2011, налична научна литература за биоразнообразието в България.

Обща информация за типа растителна покривка/ местообитанията е получена от налични ГИС слоеве със земно покритие/ земеползване, верифицирани с актуални сателитни изображения.

Наличната информация е прегледана, допълнена при необходимост, обработена и анализирана, като въз основа на анализа на данните е изготвена и оценката.

8.2.7. КУЛТУРНО-ИСТОРИЧЕСКО НАСЛЕДСТВО, ВКЛЮЧИТЕЛНО АРХИТЕКТУРНО И АРХЕОЛОГИЧЕСКО НАСЛЕДСТВО

Методиката за оценка на състоянието, бъдещото развитие и опазване на културното наследство се базира на разпоредбите на Закона за културното наследство. Нужната информация е взета от данните предоставени от регистрите на Националния институт за недвижимо културно

наследство, от Автоматизираната информационна система "Археологическа карта на България" (АИС АКБ) и специализирани публикации.

8.2.8. МАТЕРИАЛНИ АКТИВИ

Методите за изготвяне на екологичната оценка включват събиране, обработване и анализ на информация и данни за материалните активи на територията на пристанищните терминали.

8.2.9. ЗДРАВНО-ХИГИЕННИ АСПЕКТИ НА ОКОЛНАТА СРЕДА

За целите на изготвяне на оценката за въздействие върху здравно-хигиенните аспекти на средата са използвани основно данни, предоставени от НСИ, РЗИ и общинската администрация. Събраната информация е прегледана, допълнена при необходимост, обработена и анализирана, като въз основа на анализа на данните е изготвена и оценката.

8.2.10. Отпадъци

За извършване на ЕО са използвани методите на:

- Проучване на текущото състояние на дейностите с отпадъците;
- Анализ на системата за управление на управлението на отпадъците;
- Сравнение на данни от достъпната информация.

За реализиране на дейностите по проучване, анализ, сравнение и прогнозиране са използвани следните източници на информация:

- Нормативна база – закон и подзаконови нормативни документи;
- Международни документи – конвенции, директиви, протоколи и др., свързани с дейностите по управление на отпадъците;
- Стратегически документи - национална програма и национален план за управление на отпадъците;
- Годишни доклади по околна среда на РИОСВ;
- Други.

8.2.11. ВРЕДНИ ФИЗИЧНИ ФАКТОРИ

Направените анализи и прогнози в настоящата екологична оценка по отношение на фактора шум в околната среда, са на базата на действащото европейско и българско законодателство, като е използвана и Методиката за определяне на общата звукова мощност, излъчвана в околната среда от промишлено предприятие и определяне нивото на шума в мястото на въздействие.

8.3. ТРУДНОСТИ ПРИ СЪБИРАНЕ НА ИНФОРМАЦИЯТА

Изготвянето на настоящия Доклад за екологична оценка не е свързано със срещането на сериозни и непреодолими трудности по отношение на който и да е компонент и фактор на околната среда.

8.4. ЗАКОНОДАТЕЛНА РАМКА

8.4.1. МЕТОДИКИ

1. Европейското Ръководство за инвентаризация на емисии (EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook) 2016.
2. 2006 IPCC Насоки за Национална инвентаризация на парниковите газове (2006 IPCC Guidelines for National Greenhouse Gas Inventories), том 4, Emissions from Livestock and Manure Management.

3. Методични указания за разработване на общински програми за управление на отпадъците, 2015, МОСВ.
4. Методика за определяне на морфологичния състав на битовите отпадъци, 2012, МОСВ.
5. Методическо ръководство по разпоредбите на чл. 6 (3) и (4) на Директивата за местообитанията 92/43/ЕЕС.
6. Ръководство за определяне на местообитания от Европейска значимост в България. WWF – Световен фонд за дивата природа, Зелени Балкани, Министерство на околната среда и водите
7. Интегриране на въпросите на биологичното разнообразие в процеса на екологичната оценка – наръчник за органите по околна среда и експертите по екологична оценка

8.4.2. МЕЖДУНАРОДНО ЗАКОНОДАТЕЛСТВО

1. Конвенция за биологичното разнообразие.
2. Конвенция за опазване на дивата европейска флора и фауна и природните местообитания.
3. Конвенция по международна търговия със застрашени видове от дивата флора и фауна (CITES).
4. Конвенция за опазване на мигриращите видове диви животни.
5. Европейска конвенция за ландшафта;
6. Конвенция за опазване на световното културно и природно наследство.
7. Директива на Съвета № 92/43/ЕИО от 21.05.1992 за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна.
8. Директива на Съвета № 79/409/ЕЕС от 2 април 1979 г. за опазването на дивите птици.
9. Директива 2009/147/ЕО на Европейския парламент и Съвета относно опазването на дивите птици.
10. Директива 2001/42/ЕО на Европейския парламент и Съвета от 27 юни 2001 година относно оценката на последиците на някои планове и програми върху околната среда.
11. 13. Директива 2008/98/ЕО на Европейския парламент и Съвета относно управлението на отпадъците (Рамкова директива)
12. 14. Протокол за стратегическа екологична оценка към Конвенцията за оценка на въздействието върху околната среда в трансграничен контекст.
13. Директива 2003/17/ЕС, допълваща Директива 98/70 – относно качеството на бензиновото и дизелово гориво,
14. Директива (ЕС) 2020/367 на Комисията от 4 март 2020 година за изменение на приложение III към Директива 2002/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета във връзка с установяването на методи за оценка на вредните въздействия на шума в околната среда;
15. Директива 2002/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно оценката и управлението на шума в околната среда, ЕС, 2002 г.;
16. Директива (ЕС) 2015/996 на Комисията от 19 май 2015 г. за установяване на общи методи за оценка на шума в съответствие с Директива 2002/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета;
17. Поправка на Директива (ЕС) 2015/996 на Комисията от 19 май 2015 г. за установяване на общи методи за оценка на шума в съответствие с Директива 2002/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета;
18. Директива 2000/14/ЕС относно шумовите емисии на съоръжения, предназначени за употреба извън сградите
19. Директива 2008/50/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 21 май 2008 година относно качеството на атмосферния въздух и за по-чист въздух за Европа
20. Регламент (ЕС) 2016/1628 на европейския парламент и на съвета от 14 септември 2016 година относно изискванията за граничните стойности на емисиите на газообразни и прахови

замърсители и за одобряването на типа на двигателите с вътрешно горене за извънпътна подвижна техника, за изменение на регламенти (ЕС) № 1024/2012

21. Директива 2007/60/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 година относно оценката и управлението на риска от наводнения
22. Директива 2000/60/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2000 година за установяване на рамка за действията на Общността в областта на политиката за водите
23. Регламент (ЕО) № 725/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 31 март 2004 г. относно подобряване на сигурността на корабите и на пристанищните съоръжения;
24. Регламент (ЕО) № 725/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 31 март 2004 г. относно подобряване на сигурността на корабите и на пристанищните съоръжения;
25. Регламент (ЕО) № 725/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 31 март 2004 г. относно подобряване на сигурността на корабите и на пристанищните съоръжения;

8.4.3. НАЦИОНАЛНО ЗАКОНОДАТЕЛСТВО

1. Закон за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България
2. Закон за устройство на територията (обн., ДВ, бр. 1 от 2.01.2001 г., в сила от 31.03.2001 г.)
3. Закон за управление на отпадъците (обн. ДВ, бр.53 от 13.07.2012 г.)
4. Закон за опазване на околната среда и водите (обн. ДВ, бр. 91 от 25.09.2002 г.)
5. Закон за чистотата на атмосферния въздух (обн. ДВ, бр. 45 от 28.05.1996г.)
6. Закон за подземните богатства (обн. ДВ, бр. 23 от 12.03.1999 г.)
7. Закон за биологичното разнообразие (Обн. ДВ. бр.77/2002 г.)
8. Закон за защитените територии (обн.ДВ.бр.133 от 11.11.1998 г.)
9. Закон за защита от шума в околната среда, в сила от 01.01.2006 г., (обн. ДВ,бр.74 от 13.09.2005 г.)
10. Закон за почвите (обн. ДВ. бр.89 от 6.11.2007г.)
11. Закон за здравето (обн. ДВ, бр.70 от 10.08.2004 г.)
12. Закон за културното наследство (обн. ДВ, бр.19 от 13.03.2009 г.)
13. Закон за водите (обн., ДВ, бр. 67/27.07.1999 г.)
14. Закона за държавната собственост
15. Закон за общинската собственост
16. Наредба № 1 от 30.07.2003 г. за номенклатурата на видовете строежи Закон за системите за движение, докладване и управление на трафика и информационно обслужване на корабоплаването в морските пространства на Република България (Загл. изм. - ДВ, бр. 97 от 2010 г., в сила от 10.12.2010 г.)
17. Наредба № 1 от 2014 г. за реда и образците, по които се предоставя информация за дейностите по отпадъците, както и реда за водене на публични регистри
18. Наредба № 1 от 11.04.2011г за мониторинг на водите (обн. ДВ бр.34/ 29.04.2011г.)Наредба № 4 от 21.05.2001 г. за обхвата и съдържанието на инвестиционните проекти
19. Наредба за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми (обн. ДВ. бр. 57 от 2.07.2004 г.)
20. Наредба № 2 за класификация на отпадъците (обн. ДВ бр.66 от 08.08.2014г.)
21. Наредба № 2 от 22 март 2005 г. за проектиране, изграждане и експлоатация на водоснабдителни системи (обн. ДВ. бр. 34 от 19.04.2005 г.)
22. Наредба № 3 от 16.10.2000 г. за условията и реда за проучване, проектиране, утвърждаване и експлоатация на санитарно-охранителните зони около водоизточниците и съоръженията за

- питейно-битово водоснабдяване и около водоизточниците на минерални води, използвани за лечебни, профилактични, питейни и хигиенни нужди (обн. ДВ, бр.88/ 27.10.2000 г.)
23. Наредба № 3/2008 г. за нормите за допустимо съдържание на вредни вещества в почвите (обн., ДВ, бр. 71 от 12.08.2008 г.)
24. Наредба № 6 от 9.11.2000 г. за емисионни норми за допустимото съдържание на вредни и опасни вещества в отпадъчните води, зауствани във водни обекти (обн.ДВ бр.97/ 28 ноември 2000 г.)
25. Наредба № 6/2006 за показателите за шум в околната среда, отчитащи степента на дискомфорт през различните части на денонощието, граничните стойности на показателите за шум в околната среда, методите за оценка на стойностите на показателите за шум и на вредните ефекти от шума върху здравето на населението (обн.ДВ бр.58/ 18.07.2006г.)
26. Наредба № 6 за минималните изисквания за осигуряване на здравето и безопасността на работещите при експозиция на шум на работните места
27. Наредба № 7/1999 г. за минималните изисквания за здравословни и безопасни условия на труд на работните места и при използване на работното оборудване
28. Наредба № 7 за правила и нормативи за устройство на отделните видове територии и устройствени зони (обн. ДВ, бр. 3 от 13.01.2004 г.)
29. Наредба № 7/1999 - за оценка и управление на качеството на атмосферния въздух (обн., ДВ, бр. 45 от 14.05.1999 г., в сила от 1.01.2000 г.)
30. Наредба № 7 от 23.05.2001 г. за реда за посещение, маневриране и престой на корабите в пристанищата и рейдовете, за товарене и разтоварване, за качване на кораба и слизане на брега на екипажа, на пътниците или други лица, както и за връзка на кораба с брега
31. Наредба № 9 за пределно допустими нива на ел.магнитни полета в населени територии и определяне на хигиенно-защитни зони около излъчващи обекти (обн.ДВ бр.35 от 03.05.1991г.)
32. Наредба № 9 за качеството на водата, предназначена за питейно-битови цели, обн.ДВ бр.30 от 28.03.2001г.)
33. Наредба №10 от 24 февруари 2004г. за условията и реда за одобрение на типа на двигатели с вътрешно горене за извънпътна техника по отношение на емисиите за замърсители
34. Наредба № 12 за качествените изисквания към повърхностни води, предназначени за питейно-битово водоснабдяване (обн. ДВ, бр.63 от 28.06.2002г.)
35. Наредба № 12/2010 г. – норми за серен диоксид, азотен диоксид, фини прахови частици, олово бензен, въглероден оксид и озон в атмосферния въздух (обн., ДВ, бр. 58 от 30.07.2010 г.)
36. Наредба № 14/1997 г. – норми за пределно допустими концентрации на вредни вещества в атмосферния въздух на населените места (обн., ДВ, бр. 88 от 3.10.1997 г.)
37. Наредба №15 от 28.09.2004г. за предаване и приемане на отпадъци – резултат от корабоплавателна дейност, и на остатъци от корабни товари
38. Наредба № 17 от 22.01.2013 г. за извършване на превози на товари по вътрешни водни пътища
39. Наредба № Н-4 за характеризиране на повърхностните води (обн.ДВ бр.22/ 05.03.2013г.)
40. Наредба за условията и реда за разработване и утвърждаване на планове за управление на защитени зони (обн., ДВ, бр.7 от 27.01.2009г.)
41. Наредба за разработване на планове за управление на защитени територии (обн. ДВ бр.13 от 15.02.2000 г.)
42. Наредба № 8121з – 647 от 01. 10. 2014 г. за правилата и нормите за пожарна безопасност при експлоатация на обектите
43. Наредба за отработените масла и отпадъчни нефтопродукти, приета с ПМС № 352 от 27.12.2012г
44. Наредба за опаковките и отпадъците от опаковки приета с ПМС № 271 от 30.10. 2012 г.

9 НЕОБХОДИМИ МЕРКИ ВЪВ ВРЪЗКА С НАБЛЮДЕНИЕТО ПО ВРЕМЕ НА ПРИЛАГАНЕТО НА ПЛАНА

Важен аспект на оценката са предложените мерки и начини за недопускане и там, където това е невъзможно, за намаляване на идентифицирания и оценен риск за околната среда.

Предложени са мерки, които да се отразят в окончателния вариант на плана и чрез които се цели свеждане до минимум на отрицателното въздействие върху компонентите на околната среда и върху здравето на хората.

Таблично са представени мерките, за предотвратяване, намаляване и възможно най-пълно отстраняване на неблагоприятните последици от осъществяването на плана за околната среда и човешкото здраве.

Мерките са съотнесими с подробността на предвижданията на Плана, като за всеки компонент и фактор са посочени измерими индикатори за наблюдение и контрол на въздействията върху околната среда по време на реализацията на плана. За всеки индикатор са посочени периодичност на измерване, мерна единица, орган, отговорен за наблюдението и контрола.

Предложените мерки за наблюдение и контрол при прилагане на плана и индикаторите за контрол на съответните предложени мерки са дадени в Таблица 66 по-долу.

Таблица 66. Мерки за наблюдение и контрол при прилагане на плана и индикатори за контрол на съответните предложени мерки

Компонент	Мерки	Индикатори за мониторинг	Единица мярка	Периодичност на измерване и орган по контрол
Атмосферен въздух	Контрол на замърсителите в атмосферния въздух	Годишни, дневни, максимални пределни норми за качество на въздуха.	mg/m ³	Съответната РИОСВ
Повърхностни и подземни води	Контрол на водопотреблението	Консумирана вода	m ³	ВиК оператор ДП „Пристанищна инфраструктура“
	Мониторинг на точковите източници на замърсяване.	Емисионни норми за допустимо съдържание на опасни вещества в отпадъчните води	mg/dm ³ , µg/dm ³	РИОСВ ДП „Пристанищна инфраструктура“
	Пречистване на отпадъчните води	Отношение на количеството на пречистени отпадъчни води към общото количество на отпадъчни води.	%	ДП „Пристанищна инфраструктура“
Ландшафт	Оформяне на прилежащите пространства на техническата и транспортната инфраструктура	Повишаване на естетическата стойност на територията, чрез намаляване на визуалните въздействия на техническата инфраструктура	m ²	ДП „Пристанищна инфраструктура“
Земи и почви; геоложка среда	Наблюдение на местата с най-голям риск от поява на ерозия и свлачищни процеси в резултат на строителни дейности и набелязване на конкретни залесителни и технически мероприятия	Площи предразположени към развитие на ерозия и свлачищни процеси	m ²	ДП „Пристанищна инфраструктура“
Вредни физични фактори	Контрол на шумовите нива, излъчвани от промишлени обекти.	Регистрирани превишения	Бр. регистрирани завишения	Съответните РИОСВ
	Контрол на шумовите нива, електромагнитните полета и при необходимост радиационната обстановка в населените места.	Регистрирани превишения	Бр. регистрирани завишения	Съответните РЗИ и общински администрации
Опасни химични вещества и смеси	Осигуряване на безопасни разстояния при разполагане на съоръжения с нисък или висок рисков потенциал, и на обекти в близост до тях.	Разположение на нови съоръжения с нисък или висок рисков потенциал.	Безопасни разстояния, km	Съответните РИОСВ и общински администрации ДП „Пристанищна инфраструктура“

10 СПРАВКА ЗА ПРОВЕДЕНИТЕ КОНСУЛТАЦИИ ПО ВРЕМЕ НА ИЗГОТВЯНЕТО НА ЕКОЛОГИЧНАТА ОЦЕНКА

В точката са описани становищата, мненията и препоръките, получени в хода на консултациите по екологична оценка. Те са представени в таблици, като е посочено по какъв начин и къде са отразени в ЕО, както и мотивите за приетите и неприетите от тях.

Тъй като консултациите са условно разделени на два етапа, резултатите от консултациите се представят в две подточки, както следва:

10.1. РЕЗУЛТАТИ ОТ КОНСУЛТАЦИИТЕ ПО ОБХВАТА И СЪДЪРЖАНИЕТО НА ЕО

Получените в резултат на консултациите по Заданието становища са съобразени при изготвянето на ДЕО. Копие на становищата, начинът на съобразяването им в ДЕО и мотивите за това, са представени в табличен вид в Приложение 5 към ДЕО.

10.2. РЕЗУЛТАТИ ОТ КОНСУЛТАЦИИТЕ ПО ИЗГОТВЕНАТА ЕО

Предстои провеждането на консултации по изготвения ДЕО и отразяване на резултатите от проведените консултации в приложението, посочено в предходната точка.

11 ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Прилагането на предвижданията в Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе ще позволи да се реализират по-мощни и дългосрочни цели, да се резервират територии за изпълнение на проекти във времето с важно значение за развитието не само на пристанищните инфраструктури, но и на общините и на регионите, в границите на които са ситуирани засегнатите пристанищни терминали, обекта на настоящата оценка.

Обобщавайки анализите и оценките, направени в ДЕО във връзка с предвижданията на Генералния план, може да се заключи, че при прилагане на предвидени мерките за предотвратяване, намаляване и възможно най-пълно отстраняване на неблагоприятните последици от осъществяването на плана за околната среда и човешкото здраве, ще се постигне комплексен положителен ефект върху територията, предмет на оценка.

Не се очаква прилагането на плана да повлияе отрицателно върху предмета и целите на опазване на ситуирани в близост защитени зони от националната екологична мрежа Натура 2000.

В този контекст се предлага на Министъра на околната среда и водите да съгласува прилагането на генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе, с което да се разреши неговото прилагане.

12 СПИСЪК НА ЕКИПА, ИЗГОТВИЛ ДЕО

Списък с експертите и ръководителя, изготвили доклада за ЕО, в който всеки удостоверява с полагане на подпис разработените от него раздели на доклада, е даден в Приложение 6 към ДЕО.

13 ПРИЛОЖЕНИЯ КЪМ ДОКЛАДА ЗА ЕКОЛОГИЧНА ОЦЕНКА

1. Карта със подземните водни тела в обхвата на пристанищните терминали.
2. Геоложки карти с нанесено местоположението на обектите на „Проект на генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе“.
3. Защитени територии и защитени зони в близост до и попадащи в обхвата на пристанищните терминали.
4. Местоположението на предприятията и/или съоръженията с нисък и висок рисков

потенциал спрямо пристанищните терминали.

5. Копие на становищата, начинът на съобразяването им в ДЕО и мотивите за това.
6. Списък с експертите и ръководителя, изготвили доклада за ЕО, вкл. и декларации.
7. Обекти подлежащи на здравна защита, ситуирани в близост до пристанищните и фериботни терминали, вкл. оценка на шумовите въздействия.