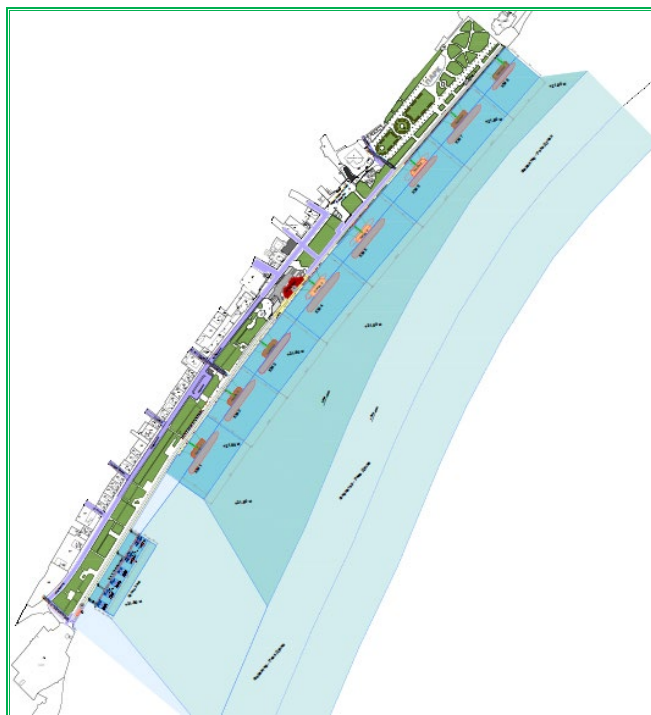




**НЕТЕХНИЧЕСКО РЕЗЮМЕ**  
**НА**  
**ДОКЛАД ЗА ЕКОЛОГИЧНА ОЦЕНКА**  
**НА**  
**ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН НА ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ**  
**„ВИДИН-ЦЕНТЪР“, ЧАСТ ОТ ПРИСТАНИЩЕ ЗА**  
**ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ ВИДИН**



**ВЪЗЛОЖИТЕЛ:**

ДЪРЖАВНО ПРЕДПРИЯТИЕ  
„ПРИСТАНИЩНА ИНФРАСТРУКТУРА“

**РЪКОВОДИТЕЛ ЕКИП ЕО:**

ДИМИТЪР СОТИРОВ

**Юли, 2025 г.**

**ГР. БУРГАС**

## СЪДЪРЖАНИЕ

<b>ВЪВЕДЕНИЕ</b>	<b>6</b>
<b>1. ОПИСАНИЕ НА СЪДЪРЖАНИЕТО И ОСНОВНИТЕ ЦЕЛИ НА ГЕНЕРАЛНИЯ ПЛАН И ВРЪЗКА С ДРУГИ ПЛАНОВЕ И ПРОГРАМИ</b>	<b>7</b>
1.1. Териториален обхват на Генералния план	7
1.2. Съществуващи обекти, съоръжения и инфраструктура на пристанищен терминал „Видин-център“	8
1.2.1. Пристанищна територия	8
1.2.2. Пристанищна акватория	13
1.3. Основание за изготвяне на Генералния план	13
1.4. Основни цели и предвиждания на Генералния план	13
1.4.1. Цели на Генералния план	13
1.4.2. Предвиждания на Генералния план	14
1.4.3. Подробен устройствен план – План за регулация и застрояване	20
1.4.4. Парцеларен план на пристанищната акватория	21
1.5. Връзка с други съотносими планове, програми и стратегии	23
<b>2. АСПЕКТИ НА ТЕКУЩОТО СЪСТОЯНИЕ НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ЕВЕНТУАЛНО РАЗВИТИЕ БЕЗ ПРИЛАГАНЕТО НА ПУП-ПРЗ</b>	<b>25</b>
2.1. Текущо състояние на околната среда	25
2.1.1. Климатична характеристика и изменение на климата	25
2.1.2. Качество на атмосферния въздух	26
2.1.3. Води	27
2.1.4. Земни недра	31
2.1.5. Почви и земеползване	31
2.1.6. Ландшафт	32
2.1.7. Биологично разнообразие	32
2.1.8. Защитени зони и защитени територии	32
2.1.9. Културно наследство	34
2.1.10. Материални активи	34
2.1.11. Вредни физични фактори	34
2.1.12. Отпадъци	35
2.1.13. Опасни химични вещества и риск от големи аварии	35
2.1.14. Здравно-хигиенни аспекти на средата	37
2.1.14.1. Обхват на анализа	37
2.1.14.2. Здравно-демографски анализ на населението	39
2.2. Евентуално развитие на околната среда без прилагането на Генералния план	39
<b>3. ХАРАКТЕРИСТИКИ НА ОКОЛНАТА СРЕДА ЗА ТЕРИТОРИИ, КОИТО ВЕРОЯТНО ЩЕ БЪДАТ ЗНАЧИТЕЛНО ЗАСЕГНАТИ</b>	<b>40</b>
<b>4. СЪЩЕСТВУВАЩИ ЕКОЛОГИЧНИ ПРОБЛЕМИ, УСТАНОВЕНО НА РАЗЛИЧНО НИВО, ИМАЩИ ОТНОШЕНИЕ КЪМ ГЕНЕРАЛНИЯ ПЛАН, ВКЛЮЧИТЕЛНО ОТНАСЯЩИ СЕ ДО РАЙОНИ С ОСОБЕНО ЕКОЛОГИЧНО ЗНАЧЕНИЕ, КАТО ЗАЩИТЕНИ ЗОНИ ПО ЗАКОНА ЗА БИОЛОГИЧНОТО РАЗНООБРАЗИЕ</b>	<b>43</b>
<b>5. ЦЕЛИ НА ОПАЗВАНЕ НА ОКОЛНАТА СРЕДА НА НАЦИОНАЛНО И МЕЖДУНАРОДНО РАВНИЩЕ, ИМАЩИ ОТНОШЕНИЕ КЪМ ГЕНЕРАЛНИЯ ПЛАН, И НАЧИНЪТ, ПО КОЙТО ТЕЗИ ЦЕЛИ И ВСИЧКИ ЕКОЛОГИЧНИ СЪОБРАЖЕНИЯ СА ВЗЕТИ ПОД ВНИМАНИЕ ПО ВРЕМЕ НА ИЗГОТВЯНЕТО НА ПЛАНА</b>	<b>51</b>
<b>6. ВЕРОЯТНИ ЗНАЧИТЕЛНИ ВЪЗДЕЙСТВИЯ ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА И ЧОВЕШКОТО ЗДРАВЕ</b>	<b>51</b>
6.1. Въздействие по отношение изменението на климата и адаптацията към промените в климата	51
6.2. Въздействие върху качеството на атмосферния въздух	52
6.3. Въздействие върху водите	53
6.4. Въздействие върху земните недра	54
6.5. Въздействие върху почвите и земеползването	54
6.6. Въздействие върху ландшафта	54
6.7. Въздействие върху биологичното разнообразие	54
6.8. Въздействие върху защитените зони и защитените територии	55

<b>6.9. ВЪЗДЕЙСТВИЕ ВЪРХУ КУЛТУРНОТО НАСЛЕДСТВО.....</b>	<b>55</b>
<b>6.10. ВЪЗДЕЙСТВИЕ ВЪРХУ МАТЕРИАЛНИТЕ АКТИВИ.....</b>	<b>55</b>
<b>6.11. ВЪЗДЕЙСТВИЕ НА ВРЕДНИТЕ ФИЗИЧНИ ФАКТОРИ .....</b>	<b>56</b>
<b>6.12. ВЪЗДЕЙСТВИЕ НА ОТПАДЪЦИТЕ .....</b>	<b>57</b>
<b>6.13. ВЪЗДЕЙСТВИЕ НА ОПАСНИ ХИМИЧНИ ВЕЩЕСТВА И РИСК ОТ ГОЛЕМИ АВАРИИ .....</b>	<b>57</b>
<b>6.14. ВЪЗДЕЙСТВИЕ ВЪРХУ НАСЕЛЕНИЕТО И ЧОВЕШКОТО ЗДРАВЕ.....</b>	<b>57</b>
<b>6.15. КУМУЛАТИВНО ВЪЗДЕЙСТВИЕ.....</b>	<b>60</b>
<b>6.16. ТРАНСГРАНИЧНО ВЪЗДЕЙСТВИЕ .....</b>	<b>60</b>
<b>7. МЕРКИ ЗА ПРЕДОТВРАТЯВАНЕ, НАМАЛЯВАНЕ И ВЪЗМОЖНО НАЙ-ПЪЛНО КОМПЕНСИРАНЕ НА НЕБЛАГОПРИЯТНИТЕ ПОСЛЕДСТВИЯ ОТ ОСЪЩЕСТВЯВАНЕТО НА ГЕНЕРАЛНИЯ ПЛАН ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА .....</b>	<b>60</b>
<b>7.1. Мерки за отразяване в проекта на Генералния план .....</b>	<b>60</b>
<b>7.2. Мерки за изпълнение при прилагане на Генералния план .....</b>	<b>60</b>
<b>8. МОТИВИ ЗА ИЗБОР НА РАЗГЛЕДАНИТЕ АЛТЕРНАТИВИ, МЕТОДИ ЗА ИЗВЪРШВАНЕ НА ЕКОЛОГИЧНАТА ОЦЕНКИ, ВКЛЮЧИТЕЛНО ТРУДНОСТИ ПРИ СЪБИРАНЕ НА НЕОБХОДИМАТА ЗА ТОВА ИНФОРМАЦИЯ.....</b>	<b>62</b>
<b>9. НЕОБХОДИМИ МЕРКИ ВЪВ ВРЪЗКА С НАБЛЮДЕНИЕТО ПО ВРЕМЕ НА ПРИЛАГАНЕТО НА ГЕНЕРАЛНИЯ ПЛАН .....</b>	<b>63</b>
<b>10. ЗАКЛЮЧЕНИЕ НА ЕКОЛОГИЧНАТА ОЦЕНКА .....</b>	<b>64</b>
<b>11. СПРАВКА ЗА РЕЗУЛТАТИТЕ ОТ ПРОВЕДЕНИТЕ КОНСУЛТАЦИИ .....</b>	<b>66</b>

## СПИСЪК НА ИЗПОЛЗВАНИТЕ СЪКРАЩЕНИЯ

СЪКРАЩЕНИЕ	ПЪЛНО НАИМЕНОВАНИЕ
АИС	Автоматична измервателна станция
БДДР	Басейнова дирекция „Дунавски район“ с център Плевен
БЕК	Биологични елементи за качество
БПК <sub>5</sub>	Биохимична потребност от кислород за 5 дни
ВиК	Водоснабдяване и канализация
ГД	Географска дължина
ГД „ГРАО“	Главна дирекция „Гражданска регистрация и административно обслужване“
ГШ	Географска ширина
ДВГ	Двигател с вътрешно горене
ДЕО	Доклад за екологична оценка
ДППИ	Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“
ДР	Дунавски район
ДРБУ	Дунавски район за басейново управление
ЕО	Екологична оценка
ЕС	Европейски съюз
ЗБР	Закон за биологичното разнообразие
ЗЗ	Защитена зона
ЗЗТ	Закон за защитените територии
ЗМПВВПРБ	Закон за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България
ЗООС	Закон за опазване на околната среда
ЗУО	Закон за управление на отпадъците
ЗЧАВ	Закон за чистотата на атмосферния въздух
ИЧВ	Инвазивни чужди видове
КАВ	Качество на атмосферния въздух
КК	Кадастрална карта
МКТП	Метален комплектен трансформаторен пост
МОСВ	Министерство на околната среда и водите
МП	Мониторингов пункт
МПС	Моторно превозно средство
Наредба за ЕО	Наредба за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми
НМЛОС	Неметанови летливи органични съединения
НСИ	Национален статистически институт
НСМОС	Национална система за мониторинг на околната среда
НТП	Начин на трайно ползване
НЦОЗА	Национален център по общественото здраве и анализи
ОВОС	Оценка на въздействието върху околната среда
ОС	Оценка за съвместимост
ОТ	Осова точка
ОУП	Общ устройствен план
ПВТ	Подземно водно тяло

СЪКРАЩЕНИЕ	ПЪЛНО НАИМЕНОВАНИЕ
ПГ	Парникови газове
ПДК	Пределно допустима концентрация
ПЕВП/PEHD	Полиетилен висока плътност
ПИ	Поземлен имот
ПИРО	План за интегрирано развитие на община
ПСОВ	Пречиствателна станция за отпадъчни води
ПУП-ПП	Подробен устройствен план – Парцеларен план
ПУП-ПРЗ	Подробен устройствен план – План за регулация и застрояване
ПУРБ	План за управление на речните басейни
ПУРН	План за управление на риска от наводнения
ПХ	Противопожарен хидрант
РЗИ	Регионална здравна инспекция
РЗПРН	Район със значителен потенциален риск от наводнения
РИОСВ	Регионална инспекция по околна среда и води
РОУКАВ	Район за оценка и управление на качеството на атмосферния въздух
СГС	Средногодишна стойност
СЗО	Световна здравна организация
СКОС	Стандарт за качество на околната среда
СМР	Строително-монтажни работи
СОЗ	Санитарно-охранителна зона
СЦ	Стратегическа цел
ТК	Тръбен кладенец
УПИ	Урегулиран поземлен имот
ФПЧ	Фини прахови частици
ХТС	Хидротехническо съоръжение
ЦУР	Цел за устойчиво развитие
ЕЕА	European Environmental Agency/Европейска агенция по околна среда
ЕМЕР	Programme for monitoring and evaluation of the long-range transmission of air pollutants in Europe/Европейската Програма за мониторинг и оценка към Конвенцията за трансграничното замърсяване на атмосферния въздух на далечни разстояния
TEN-T	Trans European Transport Network/Трансевропейска транспортна мрежа
TNMN	Международна транснационална мониторингова мрежа за река Дунав

## **ВЪВЕДЕНИЕ**

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

За проекта на Генералния план, преди неговото одобряване, се провежда изискуемата процедура по **екологична оценка** (ЕО) по смисъла на Закона за опазване на околната среда (ЗООС), в рамките на която е изготвен Доклад за ЕО.

**Основните цели на Доклад за ЕО** са насочени към интегриране на екологичните съображения в проекта на Генералния план в процеса на неговото изготвяне, чрез:

- анализ на текущото състояние и проблеми на околната среда, в т.ч. по отношение на човешкото здраве в района на Генералния план;
- оценка на евентуалните въздействия, в т.ч. значителни, върху околната среда и здравето на хората в резултат на предвижданията на проекта на Генералния план, като въз основа на това се мотивира изборът на най-благоприятната за околната среда и здравето на хората алтернатива за реализирането му;
- предлагане на мерки за предотвратяване, намаляване и възможно най-пълно компенсиране на неблагоприятните последици и на мерки за наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда и човешкото здраве при реализирането на Генералния план.

***Настоящото нетехническо резюме е изготвено като самостоятелно приложение, и представя обобщена, резюмирана информация от ДЕО.***

*\* Номерацията на таблици и фигури е съгласно номерацията в Доклада за ЕО.*

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

### 1.1. Териториален обхват на Генералния план

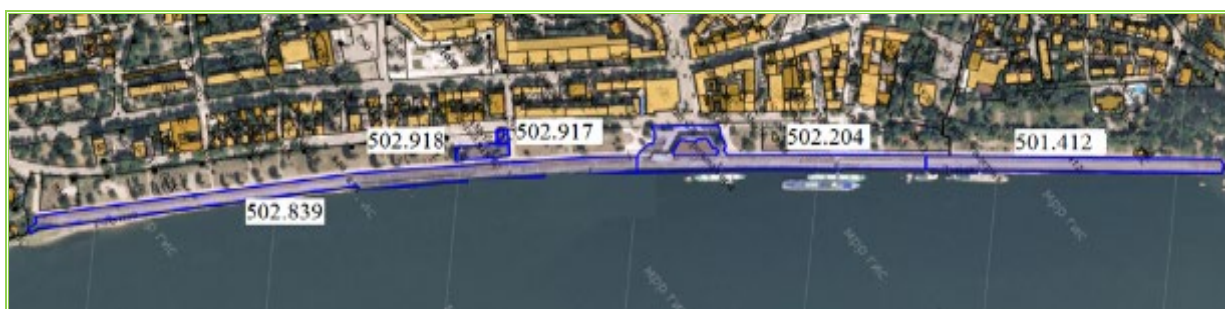
Генералният план се разработва за Пристанищен терминал „Видин-център“, разположен в централната градска част на гр. Видин.

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

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

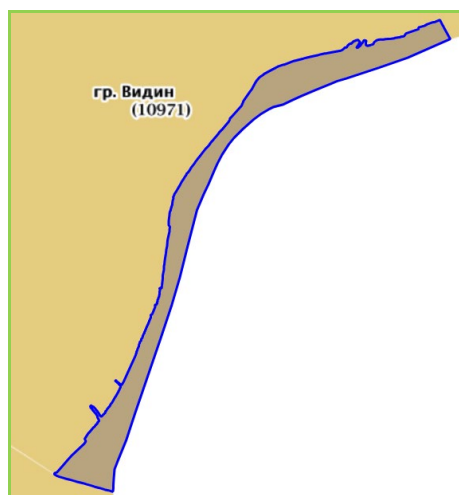
*Таблица 1.1-1. Поземлени имоти в обхвата на пристанищната територия на пристанищен терминал „Видин-център“*

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



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

- **пристанищна акватория** – оперативната акватория, зоните за подхождане и маневриране са р. Дунав, като попадат в обхвата на поземлен имот с идентификатор 10971.307.1 – държавна публична собственост, с вид територия: територия, заета от води и водни обекти, НТП: Гранична река, с обща площ 4 047 972 m<sup>2</sup>.



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

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

Пристанищен терминал „Видин-център“ е съществуващ специализиран Пътнически терминал, предназначен за обслужване на пътници, престой и снабдяване на кораби.

### 1.2.1. Пристанищна територия

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

#### **Кейова стена и корабни места**

Налична е съществуваща **кейова стена**, изградена от зидан камък, с дължина 1 440 m. По цялата дължина на кейовата стена е изградено предпазно съоръжение за защита от наводнения при високо водно ниво на р. Дунав.

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

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

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





достига до крайречната ул. „Дунавска“, минаваща успоредно по дължината на пристанищния терминал. Съществуващите улици (*\* не са отразени адекватно в Кадастралната карта*) минават през следните общински поземлени имоти:

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

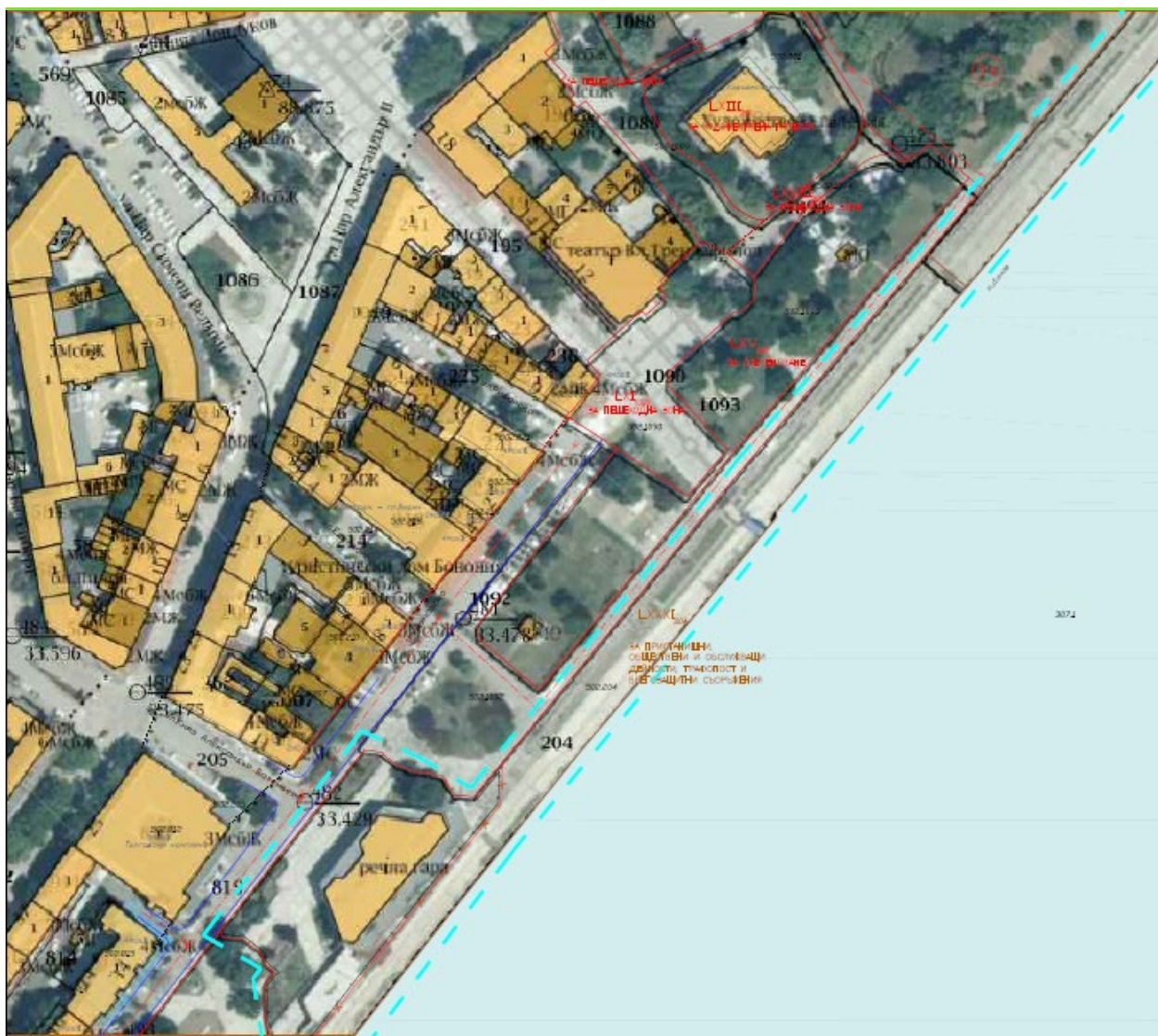
От поземлените имоти на които е разположена кейовата стена до уличната мрежа достъп има само ПИ с идентификатор 10971.502.204 и то само към сградата на Речна гара. Останалите имоти и целия кейов фронт са без регламентирана (*поради некоректно отразяване на регулационните планове и фактическото функционално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

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



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





Фигура 1.2.1-3 Извадка от Подробен устройствен план – План за регулация на Генералния план (северна част), на която се виждат съществуващите улици за достъп до пристанищния терминал

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

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

#### **Електроснабдяване**

Пристанищният терминал е електроснабден от трафопост, разположен до оперативната сграда. Изградени са разпределителни ел. табла за корабни места, въздушно ел. захранване, кабелно ел. захранване, в т.ч. електроколонки до всички 8 корабни места.

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

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

#### **Водоснабдяване и канализация**

Терминалът се захранва с питейна вода от градската водопроводна мрежа. Захранена е оперативната сграда и Речната гара. Изградени са две водопроводни отклонения с

водомерни шахти, с които се запазват всички 8 корабни места, като са монтирани и пожарни хидранти, които служат за бункерование на корабите с вода.

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

### ***Събиране и управление на отпадъци от корабите***

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

### **1.2.2. Пристанищна акватория**

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

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

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

### **1.3. Основание за изготвяне на Генералния план**

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

### **1.4. Основни цели и предвиждания на Генералния план**

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

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

#### **1.4.1. Цели на Генералния план**

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

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

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

**Генерални цели:**

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

**Конкретните цели:**

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

#### **1.4.2. Предвиждания на Генералния план**

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

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

Предвижданията на Генералния план са изцяло съобразени с анализа на съществуващата пристанищна инфраструктура, обекти и съоръжения и с местоположението на пристанищен терминал „Видин-център“, който съставлява част от крайбрежната/крайречна зона на гр. Видин. В тази връзка планирането и проектирането съобразяват и разглеждат развитието на пристанищния терминал като част от крайбрежната/крайречна зона на града, предоставяща възможност за отдих и рекреация на населението и посетителите/туристите. С Генералния план се залага на изпълнение на **единна крайречна зона**, чрез подобряване на характеристиката на пристанището и разграничаване на тази зона от другите градски зони. Това ще се постигне чрез максимизиране на използването на акваторията и заобикалящата я среда при гарантиране на

---

<sup>1</sup> Пристанищният терминал е със съществуваща, внедрена система за събиране на отпадъци от корабите

високо качество на живот на местното население и устойчиво развитие на туризма. Решенията се базират на стандартизирана оценка на качествени индикатори за крайречната зона (включващи критерии и за качество на живот и здравословна околна среда), представена подробно в проекта на Генералния план.

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

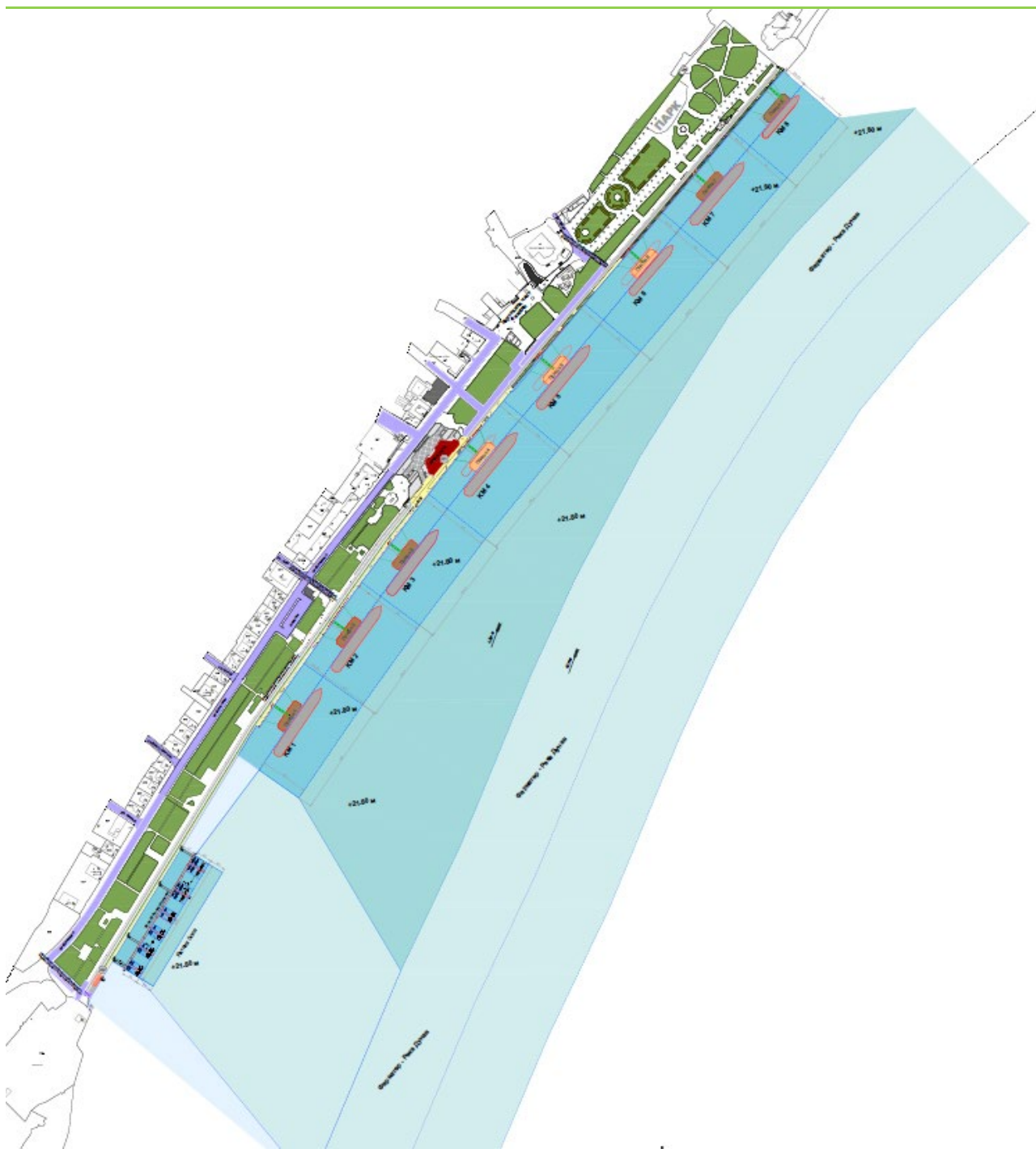
Прогнозите за корабо-посещения и обработени пътници на пристанищния терминал са представени в **Таблица 1.4.2-1**:

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

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

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









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

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

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

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

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

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

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

### **2. Яхтена зона**

Яхтената зона е изцяло ново предвиждане, за което се предвижда двуетапно реализиране (на първи етап 20 места, и на втори – 40 с възможност за увеличение в бъдеще),

като поради различната собственост и използване на съответните яхти може да има разделение в плана на яхтената зона като се предвиди комбинация от места за лодки и яхти.

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

Точното процентно разположение на малки и големи яхти следва да бъде направено на етап идеен и технически проект. По протежение на новата крайречна зона не са запазени места за наземно съхранение на яхти, обслужване и поддръжка, както и подежни съоръжения. Предвижда се изваждането на яхти и лодки да е на слип (рампа) извън яхтената зона.

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

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

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

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

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

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

Съобразно изискванията за паркиране (за частни яхти: 1 паркомясто за 2 кейови места; за туристически яхти / чартърни яхти: 1 паркомясто на яхта; паркинг за посетители: няма)

следва да бъдат осигурени следните **нови паркоместа** – 12 бр. (на площ от 360 кв.м) до 2025 г. и 24 бр. (на площ от 720 кв.м) до 2030 г.

С проекта на Генерален план се приема, че зоните за обслужване и поддръжка на яхтите и останалите спомагателни съоръжения ще бъдат предлагани извън обекта/извън границите на пристанищния терминал.

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



**Фигура 1.2.4-2** Яхтена зона

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

- **Подход 1:** Подход в от улица "Дунавска" до Речна гара в продължение на ул. "Еделвайс". Този подход е предназначен както за пешеходци идващи от центъра на града, ЖП и Авто гарата, така и за автомобили и автобуси обслужващи пътническия терминал.

- **Подход 2:** Подход в от улица "Дунавска" - продължение на ул. "Бдин". Този подход е предназначен както за пешеходци идващи от центъра на града, железопътната и автогарата, така и за автомобилен транспортно-комуникационен подход, свързан с безопасността и здравето (при спешни случаи).
- **Подход 3:** Подход в от улица "Дунавска" - продължение на ул. "Лом". Този подход е предназначен както за пешеходци идващи от града, и за автомобилен транспортно-комуникационен подход, свързан с безопасността и здравето (при спешни случаи). Тук е осигурено и обществено паркиране за леки автомобили в имот по регулация, отреден за паркинг и изпълнен на място като такъв.
- **Подход 4:** Подход в от улица "Дунавска" до Колодрума в южната част на обекта. Този подход е предназначен както за пешеходци, идващи от града, така за автомобилен достъп до яхтената зона, в която е предвиден локален паркинг за няколко автомобила.

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

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

#### **1.4.3. Подробен устройствен план – План за регулация и застрояване**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **1.4.4. Парцеларен план на пристанищната акватория**

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

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

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

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

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

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



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

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



**Фигура 1.4.4-1** Акватория на Пътнически терминал



**Фигура 1.4.4-2** Акватория на Яхтена зона

Площите на акваторията, определени с Генералния план, са:

Оперативна Акватория:	103,353 кв.м
-----------------------	--------------

Зона за Маневриране	122,610 кв.м
Зона за Подхождане	84,095 кв.м
ОБЩО:	310,058 кв.м

### 1.5. Връзка с други съотносими планове, програми и стратегии

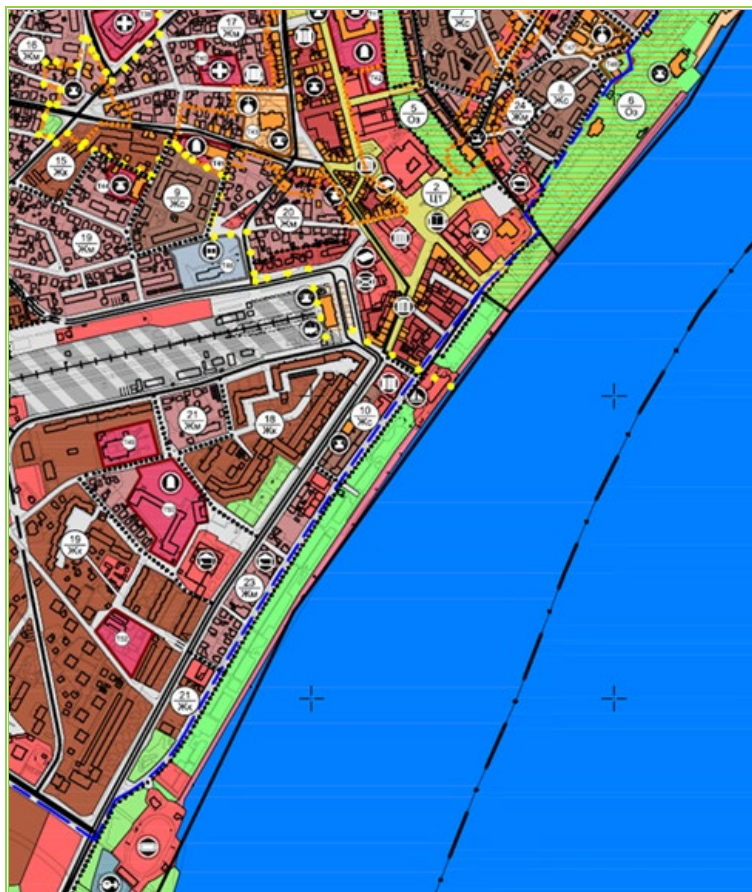
Генералният план за пристанищен терминал „Видин-център“ има връзка със следните планове, програми и стратегии на местно, регионално, национално и международно ниво:

#### А. На местно/общинско ниво:<sup>2</sup>

##### • **Общ устройствен план (ОУП) на град Видин**

ОУП на град Видин е одобрен с Решение № 181, взето с Протокол № 13/09.11.2004 г. на Общински съвет Видин. На **Фиг. 1.5-1** е показано местоположението на пристанището върху извадка от схемата на ОУП. Имотите на пристанищен терминал „Видин-център“ са включени в две устройствени зони:

- „брегозащитни съоръжения“ (имотите на пристанищния терминал ) ■
- „обществено обслужващи функции“ (сградата на Речната гара) ■



**Фигура 1.5-1.** Извадка от ОУП на гр. Видин с територията на пристанищен терминал „Видин-център“

Съседните на терминала устройствени зони са както следва:

<sup>2</sup> Съгласно информация за стратегии, планове и програми, получена от Община Видин с Решение за предоставяне на достъп до обществена информация с изх.№ ПО-01-А4-02-35/25.11.2024 г. и публикувани документи на интернет страницата на общината

	ОЗЕЛЕНЯВАНЕ
	УСТРОЙСТВЕНА ЖИЛИЩНА ЗОНА С ПРЕОБЛАДАВАЩИ:
	МАЛКА ВИСОЧИНА, ПЛЪТНОСТ, ИНТЕНЗИВНОСТ
	СРЕДНА ВИСОЧИНА, ПЛЪТНОСТ, ИНТЕНЗИВНОСТ
	КОМПЛЕКСНО ЗАСТРОЯВАНЕ
	ОБЩЕСТВЕНО ОБСЛУЖВАЩИ ФУНКЦИИ
	МНОГОФУНКЦИОНАЛНО ПОЛЗВАНЕ - ТИП СМЕСЕНА ЦЕНТРАЛНА
	ТРАНСПОРТНО - КОМУНИКАЦИОННА ИНФРАСТРУКТУРА
	ПАМЕТНИЦИ НА КУЛТУРАТА
	ПАМЕТНИЦИ НА КУЛТУРАТА НА ГРАДИНСКОТО И ПАРКОВО ИЗКУСТВО

Предвижданията на Генералния план не са свързани с разширение на неговата територия и не влизат в противоречие с действащия ОУП.

- План за интегрирано развитие на община (ПИРО) Видин за периода 2021-2027 г.
- Годишна програма за развитието на туризма в Община Видин през 2025 г.
- Стратегия за развитие на предучилищното и училищното образование в община Видин 2024-2028 г.
- Общинска програма за закрила на детето през 2025 г.
- Годишен план за дейностите за подкрепа на личностно развитие на децата и учениците в община Видин за 2025 г.
- Общински план за младежта за 2025 г.
- Общински план за действие за равенство, приобщаване и участие на ромите за периода 2024-2026 г.
- Дългосрочна програма за насърчаване използването на енергия от възобновяеми източници и биогорива на Община Видин 2025-2034 г.
- Общинска програма за енергийна ефективност в община Видин за периода 2025-2034 г.
- Програма за намаляване нивата на фини прахови частици (ФПЧ<sub>10</sub>) и достигане на установените норми за съдържанието им в атмосферния въздух в община Видин за периода 2021-2025 г. и План за действие
- Програма за опазване на околната среда на Община Видин 2021-2028 г.
- Програма за управление на отпадъците на територията на Община Видин 2021-2028 г.

#### Б. На областно и регионално ниво:

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

#### В. На национално ниво:



- **Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.**
- **Общ генерален план за транспорта**
- **Национална стратегия за околна среда 2021-2030 г.**
- **Национална програма за развитие БЪЛГАРИЯ 2030**
- **Национална рамка за приоритетни действия за Натура 2000 за периода 2021 – 2027 г.**
- **Национален план за действие относно пътища за непреднамерено въвеждане и разпространяване на инвазивни чужди видове, които засягат Европейския съюз, чрез транспорт, 2024 – 2033 г.**
- **Национална програма за контрол на замърсяването на въздуха 2020-2030 г.**
- **Национален план за управление на отпадъците за периода 2021-2028 г.**
- **Стратегия за преход към кръгова икономика на Република България за периода 2022-2027 г.**
- **Национална програма за опазване, устойчиво ползване и възстановяване функциите на почвите (2020-2030 г.)**
- **Национална стратегия за адаптация към изменението на климата и План за действие до 2030 г.**
- **Дългосрочна стратегия за смекчаване на изменението на климата до 2050 г. на Република България**

#### **Г. На международно ниво**

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

*Анализът показва, че Генералният план не влиза в противоречие с други стратегии, планове и програми на местно, регионално, национално и международно ниво, като за някои от тях има принос за постигане на цели.*

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

### **2.1. Текущо състояние на околната среда**

#### **2.1.1. Климатична характеристика и изменение на климата**

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

По отношение на **тенденциите в изменението на климата** от голямо значение е почвеното засушаване. Районът попада в категорията потенциално уязвима с условия на

атмосферно засушаване през зимата и пролетта вследствие пространственото разпределение на зимните и пролетните валежи и значително уязвима през есента.

Въз основа на резултатите, получени от симулационен модел ALADIN на НИМХ, могат да бъдат направени следните изводи:

- Зимите ще бъдат по-меки и през следващите десетилетия;
- Ледените дни ще намаляят, а високата температура, ще се отрази на развитието на редица земеделски култури през зимата;
- Сегашните летни условия постепенно ще изчезнат, тъй като ще бъде по-горещо със средни максимални температури на въздуха над 30°C най-често в равнинните райони на страната;
- Броят на летните дни ще се увеличи до 90 дни в периода 2021-2050. Процентът на летните дни се очаква да нарасне с 18-20% над 40% в повечето равнинни места в южна България;
- Горещите дни ще се увеличат до 30% до края на 21-ви век.

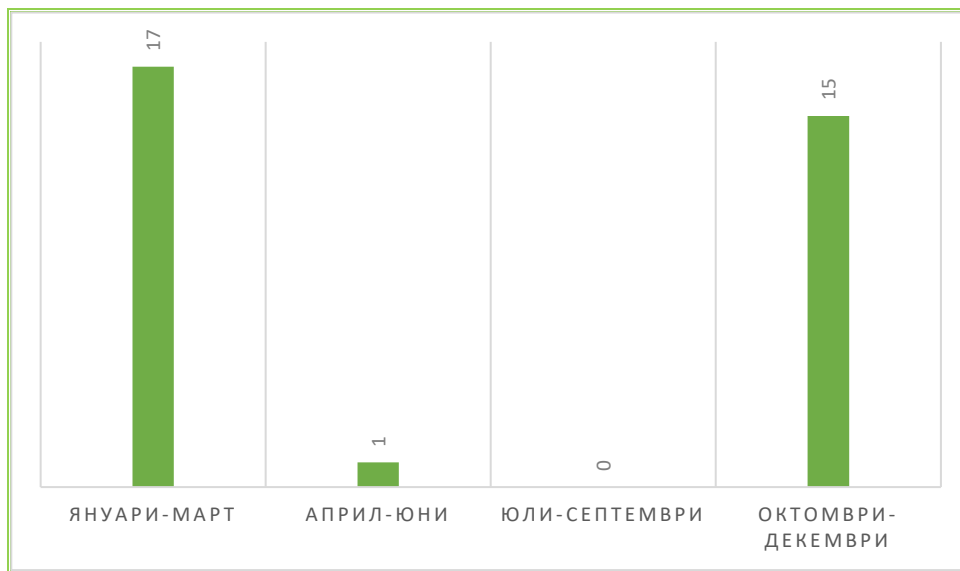
Очаква се повишен риск от почвено засушаване - повишение в честотата на случване, интензивността и степента на въздействие на почвеното засушаване.

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

### 2.1.2. Качество на атмосферния въздух

Основен принос за замърсяването на въздуха в община Видин, характерно за зимните месеци, има изгарянето на твърди горива за битово отопление- дърва и въглища.

Последното напълно достоверно се онагледява от следващата графика, която показва броят на превишенията на средноденонощната норма по показател ФПЧ<sub>10</sub> по тримесечия на календарната 2023 г.



**Фигура 2.1.2-1.** Брой на превишенията на средноденонощната норма по показател ФПЧ<sub>10</sub> по тримесечия на календарната 2023 г. за гр. Видин

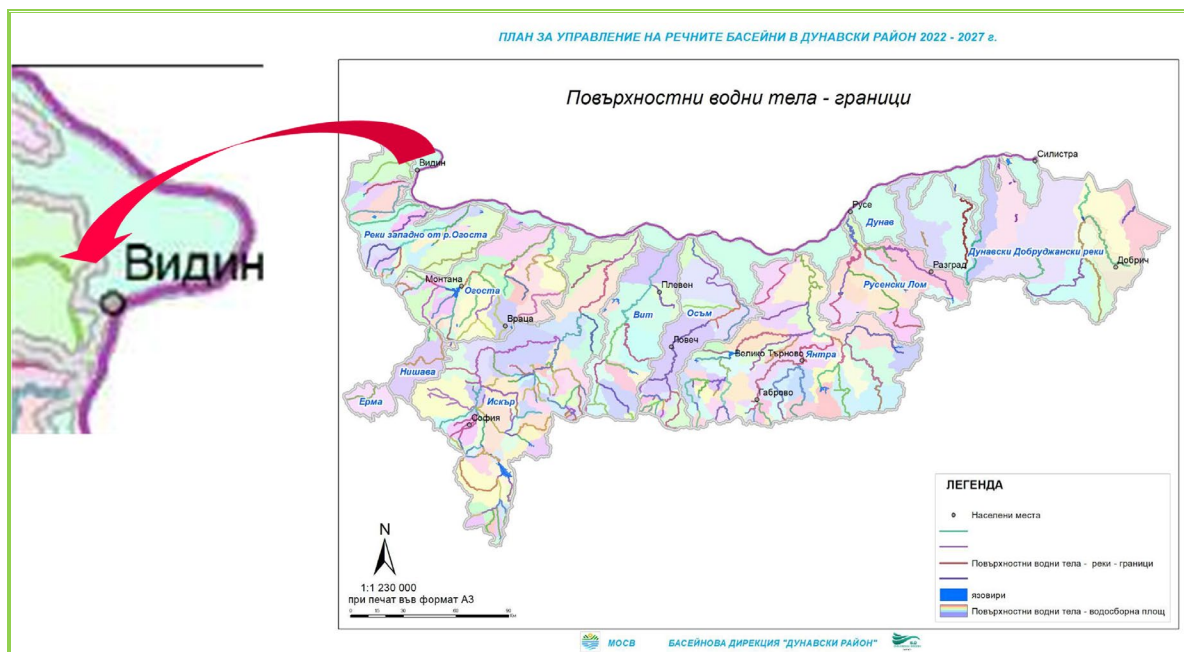
Друг източник на замърсяване на въздуха са транспортните средства. Транспортът при определени условия и в частност за пътищата с по-интензивно движение, може да оказва по-съществено влияние върху качеството на въздуха по отношение на замърсяването с азотни оксиди, прахови частици, въглероден оксид и в по-малка степен някои други специфични замърсители.

Качеството на въздуха не поставя ограничения към реализиране на предвижданията на Генералния план, като предвид разположението на пристанищния терминал в централната градска зона, в т.6 на Доклада за ЕО е направена подробна оценка на възможното въздействие на предвижданията на плана върху качеството на атмосферния в района.

### 2.1.3. Води

#### А. Повърхностни води

Съгласно действащия към настоящия момент План за управление на речните басейни в Източнобеломорски район (ПУРБ в ДР) 2022-2027 г., пристанищния терминал попада в обхвата повърхностно водно тяло с код BG1DU000R001 – Река Дунав от границата при Ново село до границата при Силистра.



Фигура 2.1.3-1. Граници на повърхностни водни тела на територията на Дунавски район за басейново управление

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

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

Настоящата пристанищна дейност на терминала не е директен източник на замърсяване. Изградени са канализационни отклонения, заустващи формираните битово-фекални отпадъчни води в градската канализация. През последните 10 години не са

констатираните нарушения в управлението на водите от дейността на „Пристанищен терминал Видин-център“.

### **Б. Подземни води**

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

- **Порови води в Кватернера – Видинска низина, с код BG1G0000QAL002** – в съответствие с информация от БДДР (изх. № ЗДОИ-01-74/26.11.2024 г.) попада изцяло в обхвата му (вж. **Фигура 2.1.3-4**). Съгласно ПУРБ 2022-2027 г. водното тяло е оценено в добро химично състояние, като се отчита промяна спрямо ПУРБ 2016-2021 г., където то е било оценено в лошо химично състояние. Резултатите от мониторинга през 2023 г. и в двата пункта (*при гр. Видин и с. Новоселци*) показват съответствие със стандартите за качество на подземни води за всички анализирани показатели.



**Фигура 2.1.3-4.** Местоположение на терминала и ПВТ BG1G0000QAL002

- **Порови води в Неогена– Ломско-Плевенска депресия, с код BG1G00000N2034** – в съответствие с информация от БДДР (изх. № ЗДОИ-01-74/26.11.2024 г.) част от пристанището попада над ПВТ (вж. **Фигура 2.1.3-6**). Съгласно ПУРБ 2022-2027 г. водното тяло е оценено в добро химично състояние, като се отчита промяна спрямо ПУРБ 2016-2021 г., където то е било оценено в лошо химично състояние. Резултатите от мониторинга през 2023 г. показват еднократни превишения на концентрацията на нитрати в два от пунктовете, като средногодишната стойност на показателя не превишава нормите за качество на подземни води.





Фигура 2.1.3-6. Местоположение на терминала и ПВТ BG1G00000N2034

• **Карстови води в Ломско-Плевенската депресия, с код BG1G000N1BP036** – в съответствие с информация от БДДР (изх. № ЗДОИ-01-74/26.11.2024 г.) пристанището е в непосредствена близост и над границите на ПВТ с код BG1G000N1BP036 (вж. **Фигура 2.1.3-8**). ПВТ е оценено в ПУРБ 2016-2021 г. в добро химично състояние, което е потвърдено и от оценката в ПУРБ 2022-2027 г. водното тяло. Анализът от резултатите от проведения през 2023 г. мониторинг показва съответствие със стандартите за качество за подземни води.



Фигура 2.1.3-8. Местоположение на терминала и ПВТ BG1G000N1BP036

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

Пристанищният терминал попада в:

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

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

#### Г. Риск от наводнения

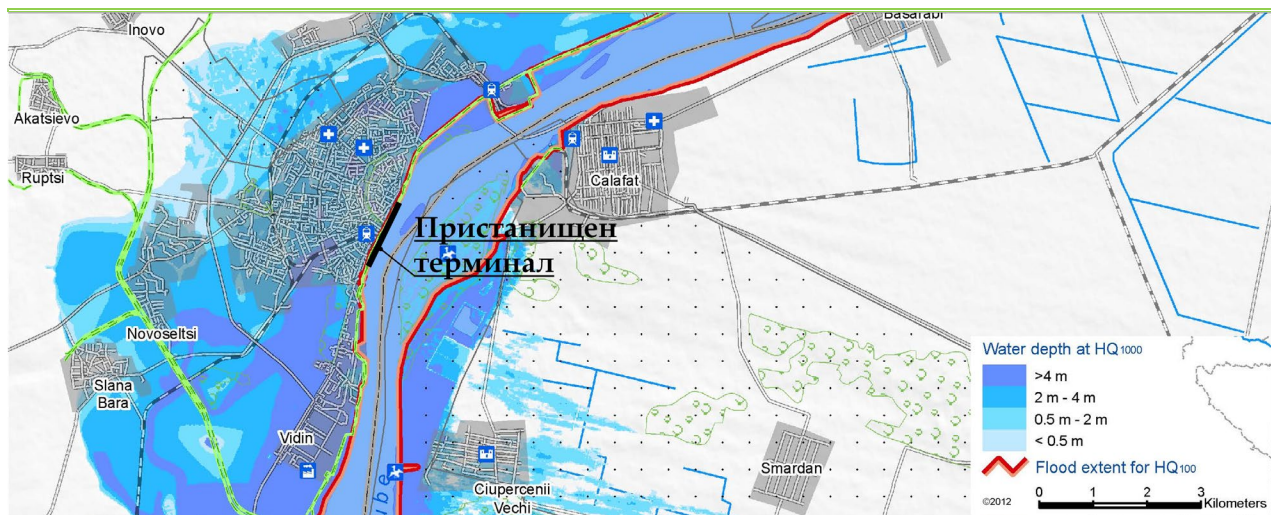
Пристанищният терминал **попада в район със значителен потенциален риск от наводнения (РЗПРН) с код BG1\_APSFR\_DU\_001 (вж. Фигура 2.1.3-10).**

В пристанищния терминал е изградено хидротехническо съоръжение: кейова стена разположена на р. Дунав от *km* 789,500 до речен *km* 790,940 с обща дължина 1 440 m. Кейовата стена е наклонен тип и е изградена от зидан камък.

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

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

Рискът от наводнения за района на обекта е определен в съответствие с проекта „DANUBE FLOODRISK - Stakeholder oriented flood risk assessment for the Danube floodplains“. Местоположението на пристанищния терминал е нанесено върху интерактивните карти на заплахата и риска от наводнения - изт-к DANUBE FLOODRISK MAP <sup>3</sup>. Площадката на терминала попада в зона на заливане с дълбочина 2-4 и >4 m. Може да се приеме, че река Дунав представлява потенциална опасност за обекта.



Фигура 2.1.3-10. Разположение на „Пристанищен терминал Видин-център“ върху заливната зона на р. Дунав

В Програмата от мерки, заложена в Плана за управление на риска от наводнения в Дунавски район за периода 2022-2027 г. няма предвидени забрани и ограничения, касаещи реализирането на Генералния план, но следва да се спазват общите мерки за района на басейново управление.

<sup>3</sup> <https://www.icpdr.org/tasks-topics/tasks/flood-risk-management/danube-floodrisk-project>

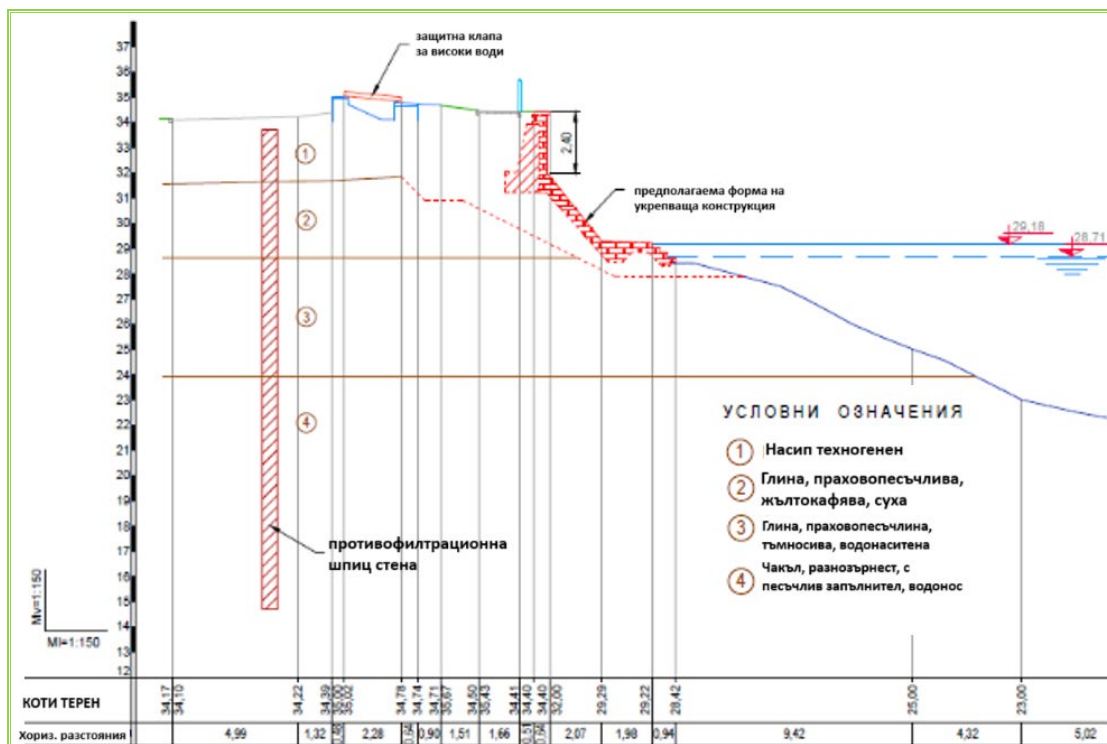


Повърхностните и подземните води, зоните за защита на водите, СОЗ и РЗПРН са определящи фактори за възможностите за развитие на пристанищния терминал и се съобразяват в предвижданията на Генералния план.

#### 2.1.4. Земни недра

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

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



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

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

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

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

Геоложките особености на района, в т.ч. сеизмичност, се съобразяват при изготвянето на Генералния план, като не са ограничаващи за предвижданията му.

#### 2.1.5. Почви и земеползване

За района на пристанищния терминал са характерни алувиално-ливадните почви, заемащи речните тераси, формирани, върху алувиални наноси. Като цяло са рохкави, с добра

аерация, слаба лепливост, голяма водопроницаемост, средна влагоемкост и слабо повърхностно изпарение. Реакцията им е слабо кисела до алкална.

Територията на пристанищния терминал от години е урбанизирана, с изпълнено строителство на обекти, съоръжения и инфраструктура. Свободните от застрояване площи са в по-голямата си част покрити с настилка, а малка част са озеленени, като почвите в терените с растителност също са антропогенно повлияни. Растителността не се поддържа и е в лошо състояние.

Съгласно последните годишни *Регионални доклади за състоянието на околната среда през 2023 г. на РИОСВ-Монтана*, почвите са в добро екологично състояние по отношение на запасеност с биогенни елементи, съдържание на тежки метали и металоиди и устойчиви органични замърсители.

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

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

#### **2.1.6. Ландшафт**

Ландшафтът в района на пристанището е необратимо повлиян от урбанизация от години, с подчертан антропогенен натиск, с концентрация на техногенни елементи в обхвата на пристанищния терминал. Класифицира се като крайречен антропогенен ландшафт, като тези ландшафти са с нисък потенциал на самоочистване и самовъзстановяване поради високата степен на деградация, която се наблюдава при тях.

В съседство терминалът граничи с паркова зона, жилищни зони, които също се характеризират с антропогенен ландшафт с различна степен на деградация, без наличие на естествени природни ландшафти.

*Ландшафтните особености на района се съобразяват при изготвяне на Генералния план.*

#### **2.1.7. Биологично разнообразие**

На територията на пристанищния терминал няма съхранена естествена растителност, както и фаунистично присъствие, предвид липсата на подходящи обитания за животинските видове, тъй като теренът е усвоен от години за дейностите, свързани с експлоатацията на Пътническия терминал. В Доклада за ЕО е разгледано състоянието на водното биоразнообразие в района.

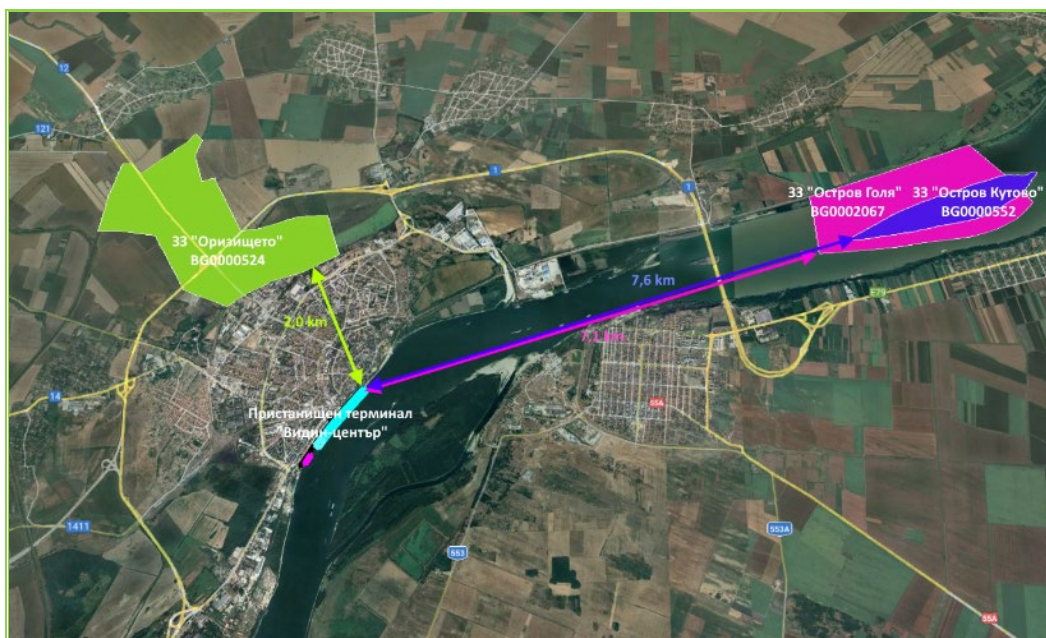
#### **2.1.8. Защитени зони и защитени територии**

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

- **ЗЗ с код BG0002067 „Остров Голя“** за опазване на дивите птици - най-близката граница на терминала отстои на около **7.1 km** от границите на защитената зона.

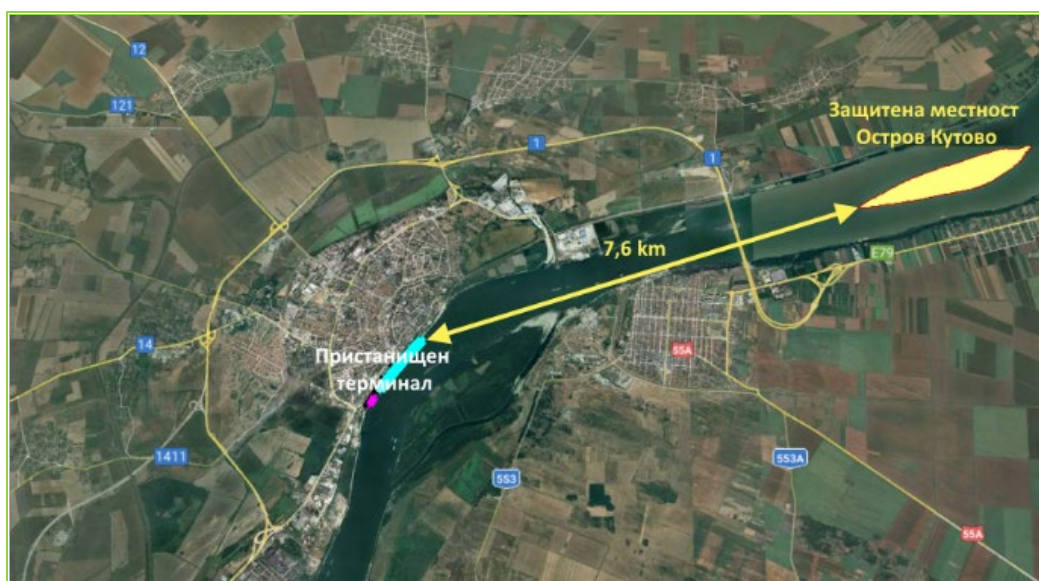


- **ЗЗ с код BG0000524 „Оризището“** за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна – най-близката граница на терминала отстои на около **2.0 km** от границите на защитената зона;
- **ЗЗ BG0000552 „Остров Кутово“** за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна - най-близката граница на терминала отстои на около **7.6 km** от границите на защитената зона.



**Фигура 2.8.1-1** Местоположение на пристанищния терминал спрямо най-близките защитени зони

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



**Фигура 2.8.1-2** Местоположение на пристанищния терминал спрямо най-близката защитена територия

Най-близките защитени зони и защитени територии не попадат в обхвата на въздействие на дейността на пристанищния терминал.

### 2.1.9. Културно наследство

Районът на гр. Видин се характеризира с изключително богато културно наследство, датиращо още от края на неолита и енеолита през V-III-то хилядолетие пр.н.е.

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

*Богатството на района с обекти на културното наследство е съобразено в проекта на Генералния план, в т.ч. като потенциал за развитие на терминала като пътнически и за привличане на туристи в града.*

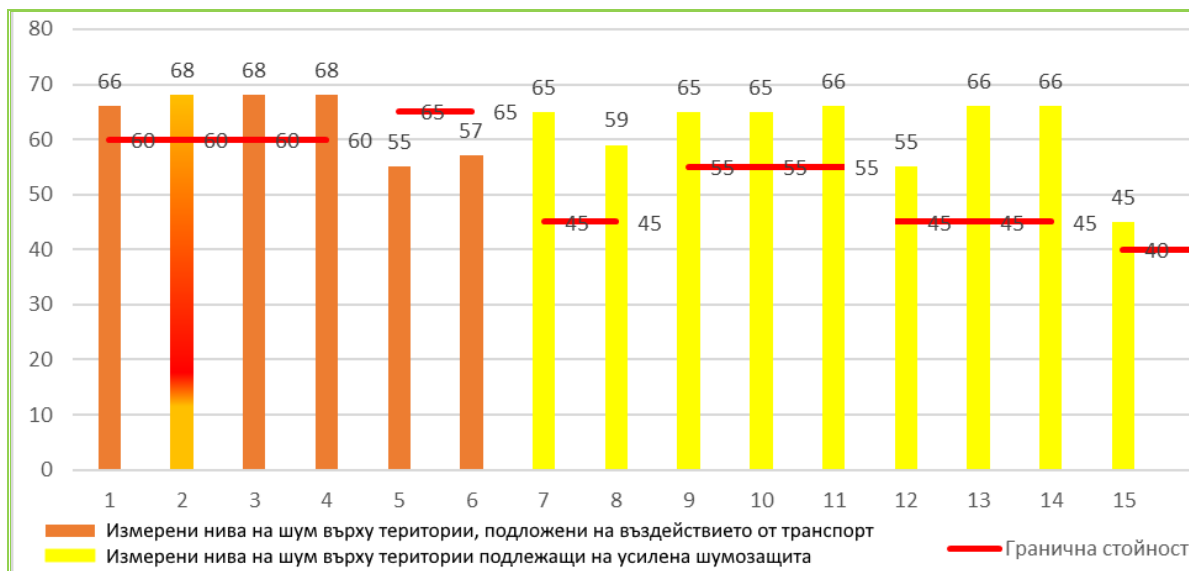
### 2.1.10. Материални активи

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

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

### 2.1.11. Вредни физични фактори

**По отношение на шума:** Съгласно резултатите от Доклади с анализ и оценка на шумовото натоварване в град Видин (за периода 2022-2024 г.) на РЗИ-Видин превишения на допустимите нива на шум в гр. Видин се отчитат в 13 от общо 15 контролни пункта, като преобладаващи са нивата в диапазона 63-67 dB(A). Влошената акустична обстановка се дължи на непрекъснато нарастващия трафик на моторни превозни средства, неудачни градоустройствени решения, недобрата шумозащита и др.



Фигура 2.1.11-2. Измерени максимални нива на шум, dB(A) по пунктове за периода 2022-2024 г.

В най-близкия пункт до пристанището не са регистрирани по-високи нива на шум в сравнение с останалите пунктове подложени на интензивен автомобилен трафик. Най-ниските нива на шум са измерени в пунктовете: 5, 6, 12 и 15, които с изключение на Пункт № 2 са в най-голяма близост до територията на пристанището, което също е показателно за минималното влияние на дейността му върху акустичната среда на района.

Съгласно *Регионалните доклади за състояние на околната среда* на РИОСВ-Монтана, средногодишната стойност на мощността на амбиентната еквивалентна доза на **радиационния** гама фон за периода 2022÷2024 г. в локална мониторингова станция Видин е  $0.101\div 0.103 \mu\text{Sv/h}$ . Не са регистрирани наднормени концентрации на естествени и техногенни радионуклиди в набраните проби за радиологичен мониторинг на въздуха, почвите и повърхностните води.

Данните от последния публикуван *Доклад с анализ на резултатите от мониторинга и контрола на нейонизиращите лъчения, като фактор на жизнената среда и на обектите, източници на нейонизиращи лъчения в област Видин за 2024 г.*, РЗИ-Видин показват, че превишения на нормата за района на гр. Видин не са установени.

Дейността на Пристанище Видин-Център не е свързана с отделянето на **йонизиращи, нейонизиращи или топлинни лъчения**.

От вредните физични фактори основно значение за Генералния план има влошената акустична обстановка в гр. Видин, дължаща се на транспортния шум. В тази връзка в т. 6.11 на Доклада за ЕО е направена подробна оценка на възможното въздействие на предвижданията на Генералния план върху акустичната обстановка в района на пристанищния терминал.

#### **2.1.12. Отпадъци**

На територията на пристанищен терминал „Видин-център“ се прилага *План за приемане и обработване на отпадъци за пристанища Лом и Видин (одобрен на 08.03.2019 г.)*, като се извършват единствено дейности по събиране и временно разделно съхранение в подходящи съдове на отпадъците от корабоплавателната дейност. В Плана са разписани процедурите за приемане и събиране на отпадъците, резултат от корабоплавателна дейност, и на остатъците от товари; процедурите за уведомяване за установени несъответствия на пристанищните приемни съоръжения; отговорните лица за прилагане на плана;

Не са установени проблеми по отношение на управлението на отпадъците на пристанищния терминал.

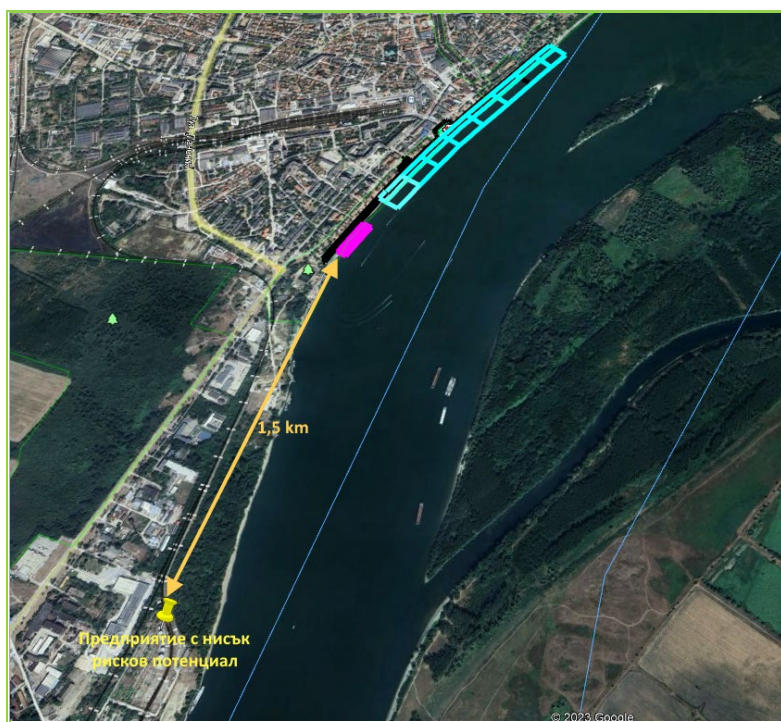
#### **2.1.13. Опасни химични вещества и риск от големи аварии**

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

Най-близките съществуващи предприятия, класифицирани с рисков потенциал от възникване на голяма авария, са:

- **Петролен терминал на „ОМВ България“ ООД** - Склад за дизел, отстои на около **1,5 km** в посока юг-югозапад от пристанищен терминал „Видин-център“ – **Фигура 2.1.13-1**, което изключва вероятността при евентуална голяма авария да бъдат засегнати обекти на територията на терминала.





Фигура 2.1.13-1 Местоположение на Петролен терминал на „ОМВ България“ ООД до обекти на пристанищен терминал „Видин-център“

- **Маслодобивна фабрика на „Олимекс“ ООД**, с. Покрайна - отстои на над **4,3 km** в посока север-североизток от пристанищен терминал „Видин-център“, което изключва вероятността при евентуална голяма авария да бъдат засегнати обекти на територията на терминала – **Фиг. 2.1.13-2**:



Фигура 2.1.13-2 Местоположение на Маслодобивна фабрика на „Олимекс“ ООД до обекти на пристанищен терминал „Видин-център“

Съществуващите предприятия с рисков потенциал от възникване на голяма авария с опасни вещества не създават рискове и ограничения за развитието на пристанищния терминал.

## 2.1.14. Здравно-хигиенни аспекти на средата

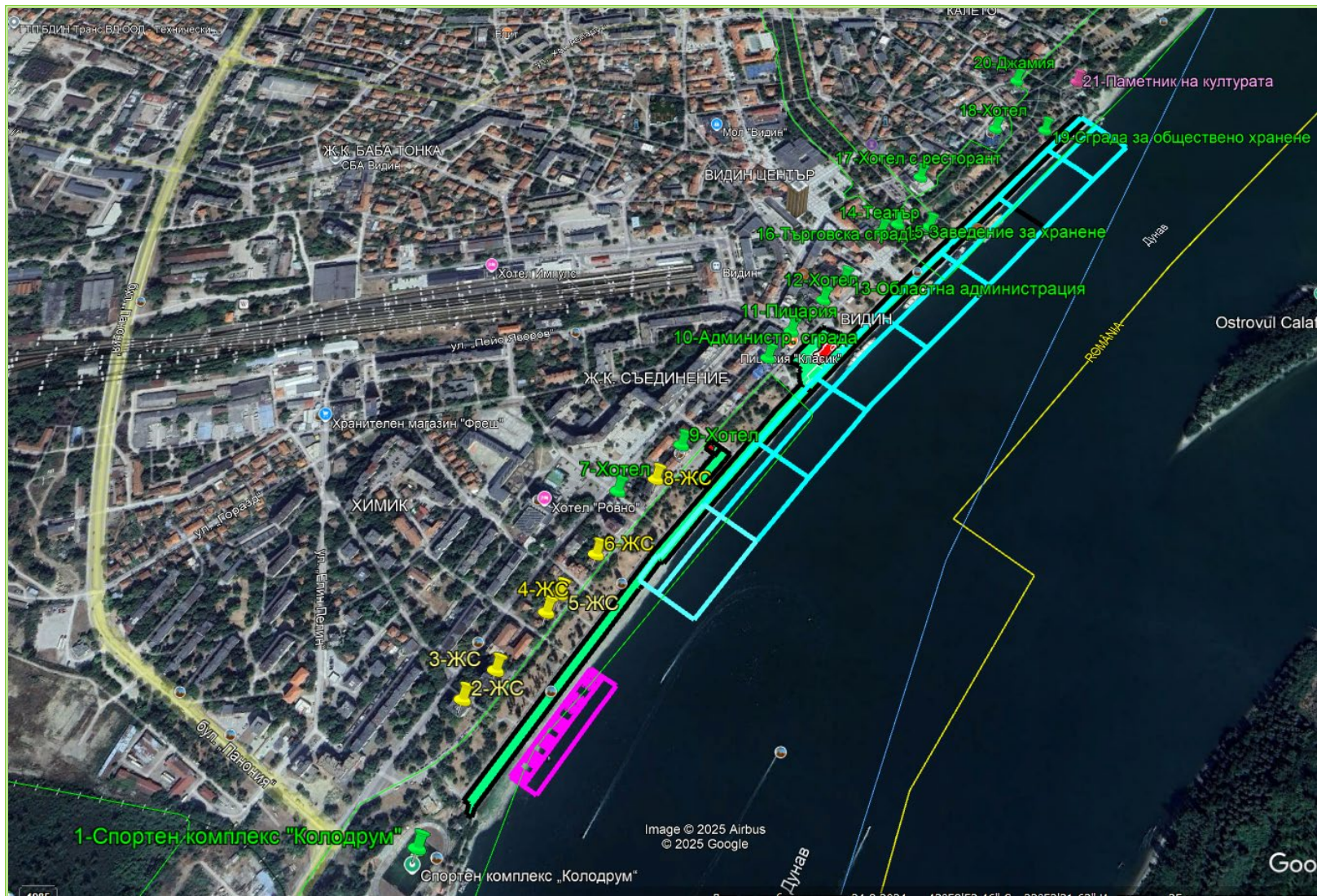
### 2.1.14.1. Обхват на анализа

Пристанищен терминал „Видин-център“ е с централно местоположение в гр. Видин, като граничи с парковата зона на града, централната градска част, както и с жилищни сгради, което обуславя наличието на значителен брой обекти, подлежащи на здравна защита в близост до терминала, и от там - възможни рискове за човешкото здраве на населението в града в резултат на реализирането на Генералния план. На следващата **Фигура 2.1.14.1-1** са нанесени най-близките обекти, подлежащи на здравна защита и други чувствителни обекти до терминала. Отстоянията на посочените обекти до най-близките граници на пристанищния терминал са както следва:

**Таблица 2.1.14.1-1.** Отстояния на обекти, подлежащи на здравна защита и други чувствителни обекти (обекти с обществено предназначение, паметници на културата) до границите на пристанищен терминал „Видин-център“

№ съгл. Фиг. 2.1.14-1	Обект	Отстояние до пристанищния терминал
-	Крайречен парк	граничи с терминала в североизточната му част
1	Спортен комплекс „Колодрум“	32 м югозападно
2	Жилищна сграда	68 м в посока запад-северозапад
3	Жилищна сграда	54 м в посока запад-северозапад
4	Жилищна сграда	55 м в посока запад-северозапад
5	Жилищна сграда	55 м в посока запад-северозапад
6	Жилищна сграда	52 м в посока запад-северозапад
7	Хотел	80 м в посока запад-северозапад
8	Жилищна сграда	53 м в посока запад-северозапад
9	Хотел	33 м в посока запад-северозапад от Оперативната сграда на терминала
10	Административна сграда	36 м в посока запад-северозапад от Речната гара
11	Пицария	14 м в посока запад-северозапад от Речната гара
12	Хотел	25 м в посока запад-северозапад от Речната гара
13	Сграда на Областна администрация	55 м в посока запад-северозапад
14	Театър	63 м в посока запад-северозапад
15	Заведение за обществено хранене	56 м в посока запад-северозапад
16	Търговска сграда	23 м в посока запад-северозапад
17	Хотел с ресторант	83 м в посока запад-северозапад
18	Хотел	58 м в посока запад-северозапад
19	Сграда за обществено хранене	6 м в посока запад-северозапад
20	Джамия	102 м в посока запад-северозапад
21	Паметник на културата (Телеграф капия)	45 м на североизток





**Фигура 2.1.14.1-1** Най-близки обекти, подлежащи на здравна защита и други чувствителни обекти до пристанищен терминал „Видин-център“

На **Фигура 1.5-1** е показано местоположението на пристанищния терминал върху действащия ОУП на гр. Видин, в т.ч. граничещите с терминала устройствени зони – за озеленяване, жилищни зони, обществено обслужващи функции, смесена централна зона, паметници на културата и транспортно-комуникационна инфраструктура.

#### 2.1.14.2. Здравно-демографски анализ на населението

Анализът и оценката на текущото състояние на здравно-хигиенните аспекти на средата показва, че в района на Генералния план се наблюдават тенденциите, характерни и за общината, и за областта и за страната – намаляване на населението, ниска раждаемост, висока обща смъртност, намаляваща детска смъртност. Аналогични за област Видин и за страната са и водещите причини за умирания и за хоспитализации, като стойностите за умирания в областта са по-високи/неблагоприятни от средните за страната, но за хоспитализирана заболяемост са по-ниски.

По отношение на рисковите за здравето фактори, най-неблагоприятно е състоянието на социално-икономическите фактори в района, но и рисковете свързани с начина на живот, което е национален проблем. Конкретно за здравните детерминанти на околната среда (които са от най-съществено значение за настоящата оценка) качеството на атмосферния въздух и шума са основни детерминиращи фактори на околната среда за здравето на населението в гр. Видин, предвид че за тях са установени проблеми, които биха могли да се обвържат с данните за болестност и заболяемост на населението. В тази връзка не следва да се допуска влошаване на здравно-хигиенните аспекти на средата, и в частност – качеството на въздуха и нивата на шум в гр. Видин в резултат на реализирането на Генералния план.

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

Въз основа на анализа на данните, представени в т. 2.1. **Текущо състояние на околната среда**, в следващата таблица е направен анализ и е оценено развитието на аспектите на околната среда без прилагането на Генералния план, по компоненти и фактори на околната среда, вкл. за населението и човешкото здраве. По този начин е оценено въздействието при избор на „нулевата алтернатива“, т.е. отказ от реализиране на плана, равносилно на продължаване на дейностите на пристанищния терминал както се извършват в момента, без реализиране на инвестиции.

*Таблица 2.2-1. Анализ и оценка на развитието на аспектите на околната среда без прилагането на Генералния план*

Компонент/ Фактор на околната среда	Евентуално развитие без реализиране на Генералния план
Климат и климатични изменения	Не се очаква промяна в климатичните компоненти, нито в тенденциите по отношение на изменение на климата.
Атмосферен въздух	Не се очаква промяна в наблюдаваните тенденции по отношение на атмосферния въздух.
Води	Не се очаква промяна в количественото и качествено състояние на повърхностните и подземните водни обекти.
Земни недра	Не се очаква развитие.

Компонент/ Фактор на околната среда	Евентуално развитие без реализиране на Генералния план
<b>Почви и земеползване</b>	Не се очакват промени в състоянието на почвите и земеползването, като ще се пропусне възможността за изпълнение на проект за подходящо озеленяване на свободните от застрояване площи
<b>Ландшафт</b>	Очаква се влошаване на пристанищния ландшафт, свързано с амортизация на инфраструктурата и сградите, като ще се пропусне възможността за подобряване на озеленяването в границите на имотите на терминала.
<b>Биологично разнообразие флора, растителност и местообитания, фауна</b>	Не се очаква развитие. Не се очаква промяна във въздействието на пристанищния терминал върху биологичното разнообразие
<b>Защитени зони и защитени територии</b>	Не се очаква развитие – обектът не въздейства върху защитени територии и защитени зони, тъй като не засяга такива обекти.
<b>Културно- историческо наследство</b>	Не се очаква промяна, тъй като пристанищният терминал не засяга обекти на културното наследство и няма влияние върху тях.
<b>Материални активи</b>	Развитието на материалните активи ще в посока към влошаване на състоянието на съществуващите активи, амортизация, което ще доведе до влошаване на привлекателността на пристанището и предоставяните услуги за пътници.
<b>Вредни физични фактори</b>	Не се очаква промяна в измерените от РЗИ – Видин стойности на нивата на шум на територията на града.
<b>Отпадъци</b>	Не се очаква развитие – пристанището извършва необходимите дейности за екологосъобразно управление на отпадъците.
<b>Опасни химични вещества и риск от големи аварии</b>	Не се очаква развитие.
<b>Население и човешко здраве</b>	Не се очаква развитие, като ще бъдат пропуснати социално-икономически ползи, свързани с повишаване на привлекателността и посещаемостта на района.

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

Пряко засегнати от Генералния план са единствено имотите и акваторията в обхвата на пристанищния терминал, за които се отнася плана и неговите предвиждания. Тези имоти са усвоени от години за пристанищната дейност, като с Генералния план не се предвижда засягане на допълнителни/нови имоти.

Друг аспект, който се взема предвид при преценката за значително засягане на територии, е **вероятността предвижданията на Генералния план да доведат до значителни въздействия с негативен характер върху компоненти на околната среда или по отношение на фактори на околната среда, включително човешкото здраве, в района на Генералния план.**

Видно от предвижданията на Генералния план, описани в т. 1.4.2 на Доклада за ЕО, основните дейности за развитие на пристанищната територия и акватория включват изпълнение на единна крайречна зона, чрез подобряване характеристиките на пристанището,



максимизиране на използването на акваторията и заобикалящата я среда с оглед повишаване на привлекателността за туристи. **Конкретните предвиждания на плана се обобщават както следва:**

- *обособяване на зона на Пътническия терминал с 8 корабни места – зоната е съществуваща, като се предвижда оборудване на действащите към момента 5 от 8 корабни места с нови плаващи понтони;*
- *реновация/реконструкция на сградата на Речната гара;*
- *изграждане на туристически преместваеми обекти на входа на навлизане в крайбрежната зона;*
- *изграждане на яхтена зона – двуетапно – на първи етап 20, а на втори – 40 места за яхти, състоящи се от плаващи понтони – монтажено-демонтажни за демонтиране през зимния период; до яхтената зона ще се предвиди офис с яхтен клуб и санитарни помещения, паркинг; не се предвиждат места за съхранение на яхти, обслужване и поддръжка, както и подземни съоръжения;*
- *мобилен транспортно-комуникационен подход, свързан с безопасността и здравето на пътниците – с плана единствено се обозначават 4 съществуващи подхода;*
- *изпълнение на подходящо озеленяване в свободните от застрояване площи.*

**Очакваното засягане на компоненти и фактори на средата е както следва:**

**По отношение на изменението на климата** - в резултат на реализацията на плана не могат да настъпят изменения в климата или промени в локалните климатични условия.

По време на строителни дейности, които са изключително ограничени съгласно предвижданията на Генералния план, ще бъде налице известно незначително замърсяване на **атмосферния въздух**, което ще е резултат от използването на строителна техника на пристанището. При нормални условия праховите частици от строителните дейности се отлагат на малки разстояния, основно в рамките на строителната площадка и в непосредствена близост до нея. Емисиите на други замърсители от строителната техника, характерни за работата на двигателите, ще са в незначителни количества, а същевременно най-вредните вещества се изпускат в атмосферния въздух при пускането на тежкотоварната и строителна техника и при студен двигател, както и при работа на двигателя на празен ход, а такива режими на работа на техниката ще са за кратко време.

По време на последващата експлоатация на съоръженията не се очаква замърсяване на атмосферния въздух, тъй като не се предвиждат дейности с организирани източници на емисии в атмосферния въздух. Емисиите на замърсители в атмосферата от движението на автомобили по подходите към пристанището за достигане на новата и модернизирана инфраструктура, която е предвидена, ще бъдат краткотрайни и незначителни, като не се очаква интензивен трафик по тези няколко отсечки, а единствено епизодично преминаване на МПС, което не предполага съществено въздействие върху концентрациите на замърсители в атмосферния въздух. Подробна оценка е направена в т. 6.2 на Доклада за ЕО.

Дейността на пристанищния терминал след реализация на генералния план няма пряко отношение към количественото и качественото състояние на **повърхностните и подземните водни ресурси**. Водоснабдяването на обекта ще продължава да се осъществява от уличния водопровод, както до сега. Предвидени са съответните водопроводи, спирателни кранове и надземни пожарни хидранти. В проекта не се предвижда водовземане от повърхностни или подземни водни тела. Генералният план не предвижда заустване на

отпадъчни води в повърхностно водно тяло и изключва възможността от инфилтриране в подземни водни тела. Негативно въздействие върху водните тела в района е възможно да възникне единствено при аварийни ситуации със заливане територията на терминала. В настоящия доклад е посочена мярка за опазване на водите при такава извънредна ситуация-*вж. т. 7.2.*

Не се очаква значително въздействие върху **земните недра**, тъй като не се предвиждат дейности, както и нови обекти, свързани с изкопни работи в дълбочина.

Въздействието върху **земеползването** не се очаква, предвид, че имотите са урбанизирани от години и се ползват за пристанищни дейности.

По отношение на **почвите и ландшафта** въздействието ще бъде положително, свързано с предвиждането за реализиране на подходящо озеленяване на свободните от застрояване площи на терминала.

Въздействието върху компонентите на **биологично разнообразие** не се очакват, тъй като имотите в обхвата на пристанищния терминал са урбанизирани от години и се използват за пристанищни дейности. Кумулативни въздействия върху растителния и животинския свят, не се очакват. При осъществяване на предвидените с плана дейности, **не се очаква да бъдат засегнати територии** с консервационна значимост, както и такива важни за опазване растителни и целеви животински видове и природни местообитания, предмет на опазване в защитени зони и защитени територии, или такива включени в приложенията на ЗБР.

Не се очаква значително, пряко или косвено въздействие върху **защитените зони** част от екологичната мрежа Натура, тъй като същите не се засягат пряко от плана, и с него не се предвиждат дейности, в границите им, като съответно и не се нарушават тяхната структура и функции.

Не се отнемат площи от природни местообитания и местообитания на целеви животински видове, предмет на опазване в границите им. Имотите в обхвата на пристанищния терминал са урбанизирани и от много години се използват единствено и само за пристанищни дейности.

С плана не се засягат пряко **защитени територии**, обявени по реда а ЗЗТ и не се очаква пряко или косвено въздействие от дейностите, заложиени в плана.

С Генералния план няма риск от засягане или въздействие върху обекти на **културното наследство**, тъй като предвижданията са изцяло в отредените и усвоени имоти на терминала.

Въздействието по отношение на **материалните активи** е изцяло положително, тъй като ще бъдат реализирани инвестиции в модернизацията на терминала и неговото развитие, което ще се отрази положително на социално-икономическото развитие на гр. Видин.

Не се очаква значително въздействие по отношение на **отпадъците** – на пристанищния терминал има създадена организация за събиране, временно съхранение и предаване на отпадъците за последващо подходящо третиране. За етапите, свързани със строително-монтажни работи ще се генерират единствено строителни отпадъци, които ще бъдат предавани за последващо екологосъобразно третиране на фирми, притежаващи необходимите за това документи по реда на ЗУО.

По отношение на **вредните физични фактори**, на площадката на пристанищния терминал не се експлоатират източници на промишлен шум и дейността на обекта не е източник на наднормен шум в околната среда. Резултатите от провежданите ежегодни наблюдения, анализ, оценка и контрол на транспортното шумово натоварване показват превишения на допустимите нива в 13 от общо 15 контролни пункта. Важно е да се отбележи, че най-ниските нива на шум са измерени в пунктовете: 5, 6, 12 и 15, които са разположени в близост до територията на пристанището. В **т. 6.11** на Доклада е направен подробен анализ на очакваното въздействие върху нивата на шум в района на пристанището вследствие реализацията на генералния план.

Не се очаква въздействие, в т.ч. няма риск от засягане на територии в резултат на **опасните химични вещества**, тъй като дейностите на пристанищния терминал не са свързани с употреба и съхранение на такива вещества. Най-близките предприятия с рисков потенциал от възникване на голяма авария са на значително отстояние, което предотвратява възможност при възникване на аварийна ситуация да бъдат засегнати обекти и съоръжения на пристанищния терминал.

**По отношение на населението и човешкото здраве** предвижданията на терминала са за дейности с малък интензитет и мащаб, което определя прякото въздействие като минимално – основно за етапите на строителство/реконструкции и монтаж на обекти и съоръжения – това въздействие е временно и напълно обратимо след приключване на дейностите. Непреките/косвени въздействия са свързани с увеличаване на транспортния трафик от и до пристанищния терминал, като те ще се отразят на качеството на въздуха и на акустичната обстановка в района в близост до пристанището, който е централен за града и е застроен както с жилищни сгради, така и с други обекти, подлежащи на здравна защита, в т.ч. там е ситуиран и крайречния парк като зона за отдих и рекреация на населението на града. Степента на тези въздействия е подробно оценена в **т. 6** на Доклада за ЕО.

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

В следващата таблица са извършени анализ и оценка на съществуващите екологични проблеми, установени на различно ниво, имащи отношение към Генералния план, и на тенденциите за тяхното развитие без и с прилагане на плана.

**Таблица 4-1.** Съществуващи екологични проблеми и отношението им към проекта за Генералния план

Компонент/Фактор на околната среда	Съществуващи екологични проблеми	Развитие на проблема без прилагане на Генералния план	Развитие на проблема/Възникване на нови екологични проблеми с прилагане на Генералния план
<b>Климатични фактори и изменение на климата</b>	Съществуващ проблем на глобално ниво е изменението на климата, свързано с емисиите на парникови газове на глобално ниво, които са следствие от използването на изкопаеми горива за производството на енергия и използването на течни горива в транспорта. Най-голям е дялът на емисиите на парникови газове в сектор „Енергетика“	Независимо дали Генералният план бъде приложен или не, политиките на европейско и национално ниво са насочени към намаляване на емисиите на парникови газове от всички сектори, вкл. транспорта, поради което се очаква смекчаване на проблема	Реализацията на Генералния план няма отношение към вида на използваните горива от транспортните средства, като предвид мащабите и обхвата на предвидените дейности, не може да доведе до изменения в този компонент или промени в локалните климатични условия. Очаква се косвен положителен ефект, свързан с реализиране на мерки за енергийна ефективност в сградата на Речната гара при нейната реконструкция/реновация.
<b>Атмосферен въздух</b>	Основните проблеми във връзка с качеството на атмосферния въздух в района са свързани най-вече с използването на уреди за битово отопление на твърдо гориво през зимните месеци, които значително повишават концентрациите на $FPCH_{10}$ , в сравнение с летните месеци, когато тяхното влияние отсъства. При липсата на големи промишлени източници на замърсяване в община Видин, през летните месеци основен източник на замърсяване на въздуха остават транспортните средства, но влиянието им не води до превишения на средноденонощните норми, въпреки значително по-голямото натоварване на пътните отсечки през летните месеци.	Очаква се подобряване на КАВ на територията на града, предвид изпълнението на Програмата за намаляване нивата на $FPCH_{10}$ и достигане на установените норми за съдържанието им в атмосферния въздух в община Видин за периода 2021-2025 година	Оценките, направени в т. 6.2 показват, че изпълнението на предвижданията на Генералния план няма потенциал да задълбочи съществуващите или да доведе до нови проблеми, свързани с качеството на въздуха в района и като цяло – в гр. Видин. Предвиденото с Генералния план озеленяване ще се отрази положително на КАВ в района. Основното натоварване на пристанищния терминал ще е през летните месеци (предвид очаквания повишен туристически пътнически трафик тогава), когато атмосферния въздух не е натоварен от битовото отопление. Косвен, но с висока значимост положителен ефект ще възникне с пренасочване на част от пътния трафик в направление пристанищата в делтата на р. Дунав, в т.ч. се очаква разтоварване на трафика по път Е79 в участъка Видин-Калафат.



Компонент/Фактор на околната среда	Съществуващи екологични проблеми	Развитие на проблема без прилагане на Генералния план	Развитие на проблема/Възникване на нови екологични проблеми с прилагане на Генералния план
<b>Земни недра</b>	Гр. Видин, в т.ч. територията на пристанищния терминал, попада в зона на умерени до средно силни ерозионни процеси. Рисков характер по Дунавското крайбрежие има подкопаването на брега в основата на по-стръмните склонови участъци в резултат на страничната леглова ерозия на реката. С подмивната дейност на р. Дунав се свързва активизирането на свлачищата в ниската част на брега, което създава проблеми при укрепване на пристанищата, крайречното строителство и др.	Върху имотите, формиращи кейовия фронт на терминала са изградени съоръжения, които не са активни на пристанищния терминал - предпазно съоръжение по цялата дължина на кейовата стена, служещо за защита от наводнения при високо водно ниво на р. Дунав	На пристанищния терминал не се предвиждат строителни дейности в зоната на брегоукрепване, поради което Генералния план няма потенциал да допринесе за възникване на ерозионни процеси и свлачища в района. Не се очаква възникване на нови проблеми по отношение на земните недра.
<b>Води</b>	Съгласно действащия към настоящия момент План за управление на речните басейни в Източноевропейски район (ПУРБ в ДР) 2022-2027 г., пристанищния терминал попада в обхвата повърхностно водно тяло с код BG1DU000R001 – Река Дунав от границата при Ново село до границата при Силистра. ВТ е определено като СМВТ. Изготвената оценка за повърхностното водно тяло е за умерен екологичен потенциал (с отклонение по показатели: Макрозообентос и риби) и недостигащо добро химично състояние. 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. Екологичния потенциал и химичното състояние на	Настоящата пристанищна дейност на терминала не е директен източник на замърсяване. Изградени са канализационни отклонения, заустващи формираните битово-фекални отпадъчни води в градската канализация. Не са констатирани нарушения в управлението на водите от дейността на „Пристанищен терминал Видин-център“. Съответно без прилагането на плана няма да настъпят промени.	Водоснабдяването на обекта ще продължава да се осъществява от уличния водопровод. Предвидени са съответните водопроводи, спирателни кранове и надземни пожарни хидранти. Към момента не се предвижда водовземане от повърхностни или подземни водни тела. При развитие на бъдещи инвестиционни предложения, при необходимост ще се проведат съответните процедури по ЗООС и Закона за водите. Отводнителната система на пристанището е свързана с градската мрежа. В частта, където е предвидено усвояване на нови терени е проектиран нова канализационна мрежа, която ще се свърже с градската. Генералният план не предвижда заустване на отпадъчни води в повърхностно водно тяло и изключва възможността от инфилтриране в подземни водни тела..

Компонент/Фактор на околната среда	Съществуващи екологични проблеми	Развитие на проблема без прилагане на Генералния план	Развитие на проблема/Възникване на нови екологични проблеми с прилагане на Генералния план
	<p>повърхностното водното тяло остават непроменени от предния период.</p> <p>Имотите в обхвата на пристанищния терминал попадат в обхвата на три подземни водни тела, както следва:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Порови води в Кватернера- Видинска низина, с код BG1G0000QAL002. Съгласно ПУРБ 2022-2027 г. водното тяло е оценено в добро химично състояние, като се отчита промяна спрямо ПУРБ 2016-2021 г., когато то е било оценено в лошо химично състояние. Експлоатационния индекс на ПВТ е 32 %.</li> <li>Порови води в Неогена- Ломско-Плевенска депресия, с код BG1G00000N2034. Съгласно ПУРБ 2022-2027 г. водното тяло е оценено в добро химично състояние, като се отчита промяна спрямо ПУРБ 2016-2021 г., където то е било оценено в лошо химично състояние. Експлоатационния индекс на ПВТ е 12 %.</li> <li>Карстови води в Ломско-Плевенската депресия, с код BG1G000N1BP036 ПВТ е оценено в ПУРБ 2022-2027 г. в добро химично състояние, което е непроменено от предишния период. Експлоатационния индекс на ПВТ е 10 %.</li> </ul>		<p>Дейността на пристанищния терминал след реализация на плана няма пряко отношение към количественото и качествено състояние на повърхностните и подземните водни ресурси.</p>
<b>Почви и земеползване</b>	<p>В границите на имотите на терминала по-голямата част от имотите е с настилки, без наличие на почвена покривка. На местата с почвена покривка същата е в лошо състояние с нарушени физико-механични свойства в резултат на утъпкване и уплътняване. Растителността е от единични дървета, като цяло неподдържана и в лошо състояние.</p>	<p>Очаква се задълбочаване на проблема.</p>	<p>С прилагането на Генералния план се очаква разрешаване на проблема – подобряване на състоянието на почвите в резултат на предвиденото подходящо озеленяване на терените с почви. Не се очаква възникване на нови проблеми.</p>

Компонент/Фактор на околната среда	Съществуващи екологични проблеми	Развитие на проблема без прилагане на Генералния план	Развитие на проблема/Възникване на нови екологични проблеми с прилагане на Генералния план
	Няма установени замърсявания. По отношение на земеползването не са установени проблеми.		
<b>Ландшафт</b>	Аналогично на проблемите при почвите, ландшафтът на територията на терминала е силно антропогенно повлиян.	Очаква се запазване на съществуващото състояние на ландшафта	С прилагането на Генералния план, и конкретно – реализиране на подходящо озеленяване на свободните от застрояване площи, се очаква подобряване на качествените и визуалните характеристики на ландшафта, и приобщаване към ландшафта на зелената крайречна зона/парково пространство на града.
<b>Биологично разнообразие растителност и животински свят</b>	Установените проблеми са основно в резултат на изграждането на хидротехническия възел „Железни врата“, извършено в миналото андигиране на бреговете на р. Дунав и прекъсване на връзката с крайбрежните езера и блата, прекомерен улов и общото замърсяване на водите на р. Дунав, които са свързани с промени в уловите на стопанските видове риби и голям брой безгръбначни от които най-чувствителната група е на едnodневките	Не се очаква развитие на проблеми	Не се очаква развитие или възникване на проблеми с прилагането на Генералния план, по отношение на биологичното разнообразие, тъй като същия засяга изцяло урбанизирани територии, в които се извършва дългогодишна пристанищна дейност. В района на пристанищния терминал не са установени животински и растителни видове предмет на защита и опазване в българското и европейското законодателство.
<b>Защитени зони и защитени територии</b>	Не са установени проблеми	Не се очаква развитие на проблеми	Не се очаква развитие на проблеми, тъй като Генералния план не засяга и не създава рискове за най-близко разположените защитени територии и защитени зони
<b>Културно-историческо наследство</b>	Не са установени проблеми	Не се очаква развитие на проблеми	Не се очаква развитие на проблеми, тъй като Генералния план не засяга и не създава рискове от увреждане на обекти на културното наследство.
<b>Материални активи</b>	Част от пристанищните обекти, съоръжения и инфраструктура имат нужда от модернизация		

Компонент/Фактор на околната среда	Съществуващи екологични проблеми	Развитие на проблема без прилагане на Генералния план	Развитие на проблема/Възникване на нови екологични проблеми с прилагане на Генералния план
<b>Вредни фактори</b> <b>физични</b>	<p>Резултатите от провежданите ежегодни наблюдения, анализ, оценка и контрол на транспортното шумово натоварване показват превишения на допустимите нива в 13 от общо 15 контролни пункта. Важно е да се отбележи, че най-ниските нива на шум са измерени в пунктовете: 5, 6, 12 и 15, които са разположени в близост до територията на пристанището.</p> <p>В точка 6.11 е направен подробен анализ на очакваното въздействие върху нивата на шум в района на пристанището вследствие реализацията на генералния план.</p>	<p>На площадката на пристанищния терминал не се експлоатират източници на промишлен шум и дейността на обекта не е източник на наднормен шум в околната среда.</p> <p>Без прилагането на плана не се очаква промяна в локалните нива на шум.</p> <p>От друга страна ще се пропусне възможността за намаляване на шума от автомобилния транспорт на регионално ниво, тъй като водния транспорт е по-щадящ от пътническият.</p>	<p>Реализацията на Генералния план не е свързано със съществено увеличаване на шума в района му, но ще даде възможност част от пътническият трафик по път E79 и конкретно в района на мост Видин-Калафат да се разсредоточи, което ще се отрази положително на акустичната обстановка в района.</p> <p>Предвиденото с Генералния план озеленяване ще е с пряк ефект за дифракция на шума в посока централната градска част и крайречния парк.</p>
<b>Отпадъци</b>	Не са установени проблеми	<p>Не се очаква възникването на проблеми, тъй като независимо от прилагането или неприлагането на Генералния план, на територията на терминала ще продължи да се прилага Плана за приемане и обработване на отпадъци за пристанища Лом и Видин</p>	<p>Не се очаква възникване на проблеми, свързани с отпадъците, тъй като управлението им е и ще се извършва съобразно националното законодателство. Дейностите не са свързани с генериране на съществени количества отпадъци.</p>



Компонент/Фактор на околната среда	Съществуващи екологични проблеми	Развитие на проблема без прилагане на Генералния план	Развитие на проблема/Възникване на нови екологични проблеми с прилагане на Генералния план
<b>Опасни химични вещества</b>	Не са установени проблеми	Не се очакват проблеми	Не се очакват проблеми, тъй като на територията на пристанищния терминал не се извършват дейности по съхранение и употреба на опасни вещества.
<b>Население и човешко здраве</b>	Влошено сравнение със средното за страната състояние по отношение на социално-икономическите фактори/социални детерминанти на здравето, влошени (за цялата страна) фактори, свързани с начина на живот на населението. Проблеми по здравни детерминанти на околната среда: качество на атмосферния въздух и шума в гр. Видин	Очаква се запазване или задълбочаване на проблемите, свързани със социално-икономическите фактори, начина на живот на населението. По отношение на качеството на въздуха се очаква подобрение, предвид изпълнението на <i>Програмата за намаляване нивата на ФПЧ<sub>10</sub> и достигане на установените норми за съдържанието им в атмосферния въздух в община Видин за периода 2021-2025 година.</i> <i>По отношение на шума не се очаква промяна в локалните нива на шум. От друга страна ще се пропусне възможността за намаляване на шума от автомобилния транспорт на регионално ниво, тъй</i>	Основен фактор, който е взет предвид при изготвянето на Генералния план на пристанището, са социално-икономическите аспекти в района. Предвижданията на плана са насочени основно към подобряване и развитие в социално-икономически аспект на гр. Видин чрез повишаване на привлекателността за туристи и разширяване на туристическия продукт с използване на потенциала на р. Дунав и пътническия пристанищен терминал Видин-център. Планът няма пряко отношение към начина на живот на населението, но би имал косвен положителен ефект, тъй като при подобряване на социално-икономическите показатели на района ще се увеличи доходността на населението и качеството на живот, което на база изследвания е в причинно-следствена връзка с начина на живот. По отношение на здравните детерминанти на околната среда, направените по-горе анализи показват, че реализирането на Генералния план няма да доведе до влошаване на качеството на атмосферния въздух в района и не е свързано със съществен принос за увеличаване на шума – напротив, с реализиране на плана ще се даде възможност част от пътническия трафик по път Е79 и конкретно в района на мост Видин-

**НЕТЕХНИЧЕСКО РЕЗЮМЕ** на Доклад за екологична оценка на  
*Генерален план на пристанищен терминал „Видин-център“, част от пристанище за обществен транспорт Видин*

---

Компонент/Фактор на околната среда	Съществуващи екологични проблеми	Развитие на проблема без прилагане на Генералния план	Развитие на проблема/Възникване на нови екологични проблеми с прилагане на Генералния план
		<i>като водния транспорт е по-щадящ от пътническия.</i>	Калафат да се разсредоточи, което ще се отрази положително на КАВ и на акустичната обстановка в района.

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

В тази точка е направен анализ на стратегиите, плановете и програмите на национално (в т.ч. местно) и международно равнище, анализирани в т. 1.5, които поставят цели по опазване на околната среда на национално и международно (в т.ч. европейско) равнище, и които имат отношение към предвижданията на Генералния план, като въз основа на анализа, са направени изводи за начина и степента, в които тези цели и екологични съображения са взети предвид в проекта на плана.

*Анализът показва, че:*

- *Проектът на Генерален план не влиза в противоречие с цели по опазване на околната среда, включени в стратегии, плановете и програми на национално (в т.ч. регионално и общинско) и международно ниво;*
- *Генералният план има пряк и косвен принос за постигане на цели по опазване на околната среда;*
- *Има цели по опазване на околната среда, които следва да се интегрират на етапа на прилагане на Генералния план, по време на подробното проектиране и последващо реализиране на инвестиционните проекти/предвиждания. В тази връзка в т. 7.2 на Доклада за ЕО са препоръчани мерки.*

## **6. ВЕРОЯТНИ ЗНАЧИТЕЛНИ ВЪЗДЕЙСТВИЯ ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА И ЧОВЕШКОТО ЗДРАВЕ**

В точката е извършена оценка на вероятните въздействия от реализацията на Генералния план, вкл.:

- **на ниво „цели“** (описани в т.1.4.1) и
- **на ниво „предвиждания“** (описани в т. 1.4.2),

върху околната среда и човешкото здраве.

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

### **6.1. Въздействие по отношение изменението на климата и адаптацията към промените в климата**

Целите и предвижданията на плана, свързани с облекчаване и увеличаване на транзита през България до и от други държави от ЕС ще имат като непряк, вторичен ефект облекчаване на сухопътния транзитен трафик, и в този смисъл – намаляване на емисиите на ПГ от сухопътния транспорт в района.

По отношение на адаптацията на пристанищните обекти и инфраструктура към промените, свързани с изменението на климата, мерки и решения следва да се предприемат на етап „инвестиционни проекти“, свързани с изпълнението на целите на Генералния план за предвидените развитие и модернизация на пристанищната инфраструктура, развитие на туризъм, създаване на условия за отдых и спорт. Предвиждания с пряк принос за адаптацията към изменението на климата са озеленяването на свободните от застрояване площи на територията на терминала, изпълнението на мерки за енергийна ефективност при реновацията на Речната гара.

***В обобщение**, на ниво „цели“ и на ниво „предвиждания“ в резултат на Генералния план не се очаква отрицателно въздействие по отношение на климата, като на етап „инвестиционни проекти“ следва да се интегрират мерки за адаптация към промените, свързани с изменението на климата.*

## **6.2. Въздействие върху качеството на атмосферния въздух**

***На ниво „цели“** (в т.ч. цел, задача, генерални и конкретни цели) на Генералния план отношение към качеството на въздуха имат целите за:*

- модернизация и развитие на пристанищната инфраструктура – за етапа на строителни и монтажни работи ще има временно, обратимо въздействие върху въздуха, което е локално – в местата на извършване на дейностите;
- облекчаване и увеличаване на транзита през България до и от ЕС и в направление пристанищата от делтата на р. Дунав – въздействието е двупосочно – от една страна ще се увеличи речния трафик на пътнически кораби, и от друга – ще се редуцира/облекчи сухопътния пътнически транспорт. Въздействието се определя като изцяло положително, тъй като при речния трафик емисиите от ДВГ на корабите не достигат до крайбрежните населени места и са значително по-малко като количество от тези при сухопътния трафик.

Въздействието е дългосрочно, положително, с регионален обхват по отношение на облекчаване на сухопътния пътнически трафик.

***На ниво „предвиждания“**, очакваното въздействие е както следва:*

**По време на етапа на строителните дейности** ще бъде налице известно незначително замърсяване на атмосферния въздух, което ще е резултат от използването на строителна техника. Не се предвиждат мащабни земно-изкопни работи, тъй като обектите и съоръженията на сухоземната част на терминала са съществуващи, а за новопредвидената офис-сграда на новопредвидената яхтена зона има вариант да е малка масивна сграда или преместваем обект. С изкопи в малък обем е свързано прокарването на подземна инфраструктура – ел. захранване и снабдяване с питейна вода на новопредвидената яхтена зона.

Следва да се отчита, че при нормални условия праховите частици от строителните дейности се отлагат на малки разстояния, основно в рамките на строителната площадка и в непосредствена близост до нея. Емисиите на други замърсители от строителната техника, характерни за работата на двигателите, ще са в незначителни количества предвид това, че няма да се извършват мащабни строителни дейности и изграждане на напълно нова инфраструктура и мащабни земно-изкопни дейности на голяма по размер територия, а ще се извършват строителни и ремонтни дейности, основно с цел модернизация на част от пристанището и изграждане на нови или реконструкция на съществуващи ХТС, а



същевременно най-вредните вещества се изпускат в атмосферния въздух при пускането на тежкотоварната и строителна техника и при студен двигател, както и при работа на двигателя на празен ход, а такива режими на работа на техниката ще са за кратко време.

**По време на последващата експлоатация** на съоръженията не се очаква замърсяване на атмосферния въздух. Не се предвиждат дейности с организирани източници на емисии в атмосферния въздух, т.к. такива не са необходими.

Емисиите на замърсители в атмосферата от движението на автомобили по подходите към пристанището за достигане на новата и модернизирана инфраструктура, която е предвидена, ще бъдат краткотрайни и незначителни, като не се очаква интензивен трафик по тези няколко отсечки, а единствено епизодично преминаване на МПС, което не предполага съществено въздействие върху концентрациите на замърсители в атмосферния въздух.

Оценката на замърсяването на атмосферния въздух е направена чрез дисперсионно моделиране. Дисперсионното моделиране е извършено с цел да се определи влиянието на източниците на емисии върху качеството на атмосферния въздух в района по отношение на замърсяването с прахови частици, определени като  $\text{ФПЧ}_{10}$ .

*Резултатите от оценката показват, че влиянието на емисиите в атмосферния въздух, основно на прахови частици, характерни най-вече за зимния сезон, ще бъде изцяло определяно от изгарянето на твърди горива за битово отопление и в незначителна степен от транспортните средства.*

*Реализацията на Генералния план за развитие на пристанищен терминал „Видин-център“ няма да доведе до дългосрочно отрицателно въздействие върху качеството на атмосферния въздух в района, като въздействието по време на извършването на строителните и ремонтни дейности и след реализацията на дейностите по проекта ще бъде незначително в средноденоношен и средногодишен аспект.*

### **6.3. Въздействие върху водите**

***На ниво „цели“*** (в т.ч. цел, задача, генерални и конкретни цели) на Генералния план отношение към водите имат целите за развитие и модернизация на пристанищната инфраструктура – за етапа на строителни и монтажни работи е възможно временно, обратимо въздействие върху повърхностните води (само при интензивни атмосферни валежи), което е локално – в местата на извършване на дейностите.

***На ниво „предвиждания“***, очакваното въздействие е същото като на ниво „цели“ – вследствие на извършването на строителни и монтажни работи.

Генералният план не предвижда дейности в разрез с мерките, заложи в ПУРБ 2022-2027 г., и които трябва да се вземат предвид, като:

- депониране или третиране на отпадъци;
- миенето и обслужването на транспортни средства и техника;
- нарушаване на естественото състояние на леглата, бреговете на реките и крайбрежните заливаеми ивици;
- отвеждане в подземните води на опасни вещества.

След реализацията на плана ще продължи да се осъществява контрол на дейността по събиране на отпадъчни води (*трюмни, битови или миячни отпадъчни води*) в съответствие с Плана за приемане и обработване на отпадъци.

*Реализацията на Генералния план няма да повлияе върху количественото и качественото състояние на повърхностните и подземните водни ресурси.*

*Не се предвиждат дейности, които застрашават крайбрежната заливаема ивица;*

*Не е възможно да има увеличаване на риска от наводнения.*

#### **6.4. Въздействие върху земните недра**

*На ниво „цели“, както и на ниво „предвиждания“ на Генералния план, не се очаква въздействие върху земните недра, предвид че не се предвиждат обекти и съоръжения, изискващи дълбоки изкопи.*

Съществуващото предпазно съоръжение за защита от наводнения и високи вълни на р. Дунав, изградено по цялата дължина на кейовата стена изпълнява целта си и е в добро състояние.

#### **6.5. Въздействие върху почвите и земеползването**

*Целите* на Генералния план нямат пряко отношение върху **почвите и земеползването**, като модернизацията като цяло води до положително въздействие, сравнено с въздействието на остарели и амортизирани обекти и съоръжения. Очакваното облекчаване на сухопътния пътнически трафик ще е с положително въздействие за прилежащите на пътищата почви – ще се намалят отлаганията на емитирани вредни вещества от транспорта.

*Не се очаква отрицателно въздействие върху почвите и земеползването в резултат на прилагането на плана. С положителен ефект е предвиденото озеленяване на свободните от застрояване терени с почвена покривка на територията на пристанищния терминал.*

*Генералният план не е свързан с промяна на земеползването.*

#### **6.6. Въздействие върху ландшафта**

Целите и предвижданията на плана ще се реализират в границите на съществуващата територия на пристанищния терминал. Обектът е съществуващ и попада в зона с вече изградена инфраструктура и обекти, поради което нарушенията на ландшафта от предвидените модернизации и нови обекти и инфраструктура се определят като незначителни, временни, локални за етапа на строителство. Експлоатацията не е свързана с отрицателно въздействие. Положителен ефект ще има предвиденото озеленяване на територията на пристанищния терминал, което ще подобри визуалните и качествени параметри на ландшафта сравнено с настоящото състояние.

*В обобщение, Генералният план е свързан с положително, локално, дългосрочно въздействие по отношение на ландшафта.*

#### **6.7. Въздействие върху биологичното разнообразие**

Не се очакват значителни отрицателни въздействия върху флората и фауната в района на площадката а пристанищен терминал „Видин-център“ в резултат на предвидените с плана дейности като се има предвид, че по-голямата част от нея е заета от бетонови и асфалтови настилки, а зелените площи са вторично затревени като липсват защитени и ценни видове.

Не се очаква отрицателно въздействие върху значими растителни и животински видове.

Предвидено е изпълнение на проект за подходящо озеленяване, което ще окаже положително въздействие при прилагането на плана.

Всички дейности свързани с прилагането на плана ще се извършат в течението на р. Дунав, съществуващо лицензирано и действащо пристанище за обработка на генерални и насипни товари и урбанизирани територии с НТП „За търговски обект, комплекс“, „Ниско застрояване“ и „За електроенергийно производство“ поради което васкуларната флора в обхвата на плана няма да бъде засегната.

Прилагането на плана не е свързано с промените в състава на зоопланктона, чиято динамика е сезонна и се влияе само от изграждането на големи хидротехнически съоръжения. Свързаните с прилагането на плана дейности засягат повърхностния воден слой в р. Дунав и не са свързани със значителни промени в субстрата, който е от значение за състава на макрозообентоса.

Не се очаква значително отрицателно въздействие върху риби, земноводни и влечуги.

***В обобщение, въздействието е незначително.***

#### **6.8. Въздействие върху защитените зони и защитените територии**

Площадката на терминала и неговата експлоатация не засягат и не оказват въздействие върху защитени зони и защитени територии, тъй като териториално такива не се засягат, а най-близките са на значително отстояние. Кумулативно въздействие не се очаква.

Реализирането на дейностите предвидени с плана, не е свързано със загуба на площи от природни местообитания, влошаване качеството на местообитанията на видовете, предмет на опазване, загуба на видове, фрагментация, линейния характер на обектите води до бариерен ефект и нарушаване на биокоридори за част от животинските видове, в границите на защитените зони, и извън тях, и в тази връзка въздействия не се очакват.

***В обобщение, не се очаква отрицателно въздействие върху защитени зони и защитени територии.***

#### **6.9. Въздействие върху културното наследство**

В границите на обекта няма регистрирани културни ценности, нито следи от археологически находки. В тази връзка не се очаква отрицателно въздействие върху компонента.

Вторичен и косвен положителен ефект за съществуващите, регистрирани културни ценности на територията на гр. Видин ще има в резултат на привличането на повече туристи в града, което от своя страна ще стимулира опазването и поддържането на тези обекти.

#### **6.10. Въздействие върху материалните активи**

Въздействието върху материалните активи на целите и предвижданията на Генералния план е изцяло положително, свързано с влагане на дълготрайни материални активи за модернизация и развитие на терминала, разнообразяване на предоставяните от него услуги, усвояване на туристическия потенциал на речния транспорт, подобряване на социално-икономическите показатели в района.

Не се очакват отрицателни въздействия за активите, като на етапа на изготвяне на инвестиционните проекти следва да се интегрират мерки за адаптация и устойчивост на проектните решения спрямо изменението на климата.

#### **6.11. Въздействие на вредните физични фактори**

**Генералните и** относимите **конкретни цели** на плана са с дългосрочно положително въздействие, в т.ч. пряко, косвено и вторично, в резултат на модернизиране на пристанищната инфраструктура и най-вече заради облекчаването на сухопътния пътнически трафик на регионално ниво. При речния трафик шумовите емисии от работата на ДВГ и движението на корабите са незначителни в сравнение с шума от работата на ДВГ на моторните превозни средства и шума от триенето на гумите по пътната настилка в селищната среда.

**На ниво „предвиждания“**, очакваното въздействие е както следва:

**По време на строително-монтажните дейности:**

**В периода на строителните работи**, при ремонтите и строителството на сгради, както и ремонта на кейовото съоръжение и техническата инфраструктура, акустичната среда в района ще се натовари допълнително от работата на ДВГ на строителната техника, при извършване на изкопни работи, товаро- разтоварни работи на насипни строителни материали и строителни отпадъци.

**Съгласно изчисленията по методиката в радиус от 25 m от източника на шум, максималното шумово натоварване ще е до 55 dB(A), а на 60 m от източника на шум, максималните стойности ще са до 45 dB(A) и въздействието върху околната среда ще е незначително.**

Максималното ниво на шума в местата на защита се очаква да бъде:

- 47 dB(A) в района на най-близката жилищна сграда;
- 55 dB(A) в района на най-близкия хотел.

Не се очаква вредно въздействие и върху комфорта на хората намиращи се в чувствителни обекти (*училища, детски градини, болници и др.*). В района на най-близките чувствителни обекти (*Детска градина „Детелина“, Детска градина 15 „Незабравка“, Средно училище „Св.Св. Кирил и Методий и др.*), шумовите нива ще бъдат максимално до 35 dB(A), което е с 10 dB(A) под граничните стойности на нивата на шум.

Важно е да се отбележи, че строителните работи ще се извършват само през светлата част от денонощието. Работата на строителната техника ще е краткотрайно, т.е. не е постоянен източник на шум.

**По време на последващата експлоатация** на съоръженията не се очаква да има негативно въздействие върху нивата на шум в района. Към момента не се предвиждат дейности, които да са постоянен източник на шум в околната среда. При развитие на бъдещи инвестиционни предложения ще се проведат съответните процедури по глава шеста на ЗООС.

Шум се очаква да има от движението на автомобили по подходите към пристанището за достигане на новата и модернизирана инфраструктура. Изчисленото ниво на шума на разстояние 25 m от оста на пътя е до 50 dB(A), което е с 5 dB(A) под граничните стойности за жилищни зони и територии, и 10 dB(A) под граничните стойности за



централни градски части. Това е при възможно най-тежкия вариант, при който целия прогнозен денонощен поток от автомобили минава за 8, а не за 24 часа.

**Дейността на Пристанище Видин-Център не е свързано с отделянето на вибрации, йонизиращи, нейонизиращи или топлинни лъчения.**

*Извършените анализи показват, че:*

- *Дейностите, свързани с Генералния план, в т.ч. привлечения транспортен трафик по подходите към пристанището, няма да доведе до дългосрочно отрицателно въздействие върху шумовото натоварване в района;*
- *Пътният трафик от и към пристанището няма да наруши граничните стойности за шум в близките обекти подлежащи на усилената защита от шум;*
- *Насърчаването ползването на воден за сметка на пътническия транспорт ще има изцяло положителен ефект на регионално ниво.*

*Предвиденото озеленяване на свободните от застрояване терени на пристанищната територия ще е с принос за допълнително редуциране и предотвратяване на разпространението на шума генериран от територията на терминала, към съседните обекти, подлежащи на здравна защита.*

#### **6.12. Въздействие на отпадъците**

В резултат на реализацията на Генералния план, по време на изпълнението на строителни и монтажни дейности временно ще се генерират строителни отпадъци, чието управление е предмет на План за управление на строителните отпадъци.

**За етапа на експлоатация,** предвид очаквания повишен корабен, в т.ч. и яхтен трафик, се очаква увеличение на количеството на отпадъци, но не и нови кодове отпадъци спрямо тези, които се формират към момента.

В тази връзка е необходима преценка, на етап инвестиционно проектиране за необходимост от увеличаване капацитета и броя на съдовете за събиране на отделните видове отпадъци.

*В обобщение, не се очаква отрицателно въздействие на отпадъците при спазване на изискванията на относимата нормативна уредба и осигуряване на достатъчен капацитет и брой на съдовете за временно съхранение на отпадъци на територията на пристанищния терминал.*

#### **6.13. Въздействие на опасни химични вещества и риск от големи аварии**

Дейностите на пътническия терминал не са свързани със съхранение и употреба на опасни химични вещества. Анализът на риска от засягане на територията на терминала при евентуална голяма авария с опасни вещества в най-близките съществуващи такива предприятия, направен в т. 2.1.13 показва, че последиците няма да достигнат до територията на терминала.

Целите и предвижданията на Генералния план не променят настоящото състояние по отношение на фактор „опасни химични вещества“, във връзка с което *не се очаква въздействие.*

#### **6.14. Въздействие върху населението и човешкото здраве**

**Генералните цели** на плана са с дългосрочно положително въздействие, в т.ч. пряко, косвено и вторично, в резултат на модернизиране на пристанищната инфраструктура (свързано с ограничено въздействие спрямо въздействието на остаряла, амотризирана

инфраструктура), облекчаването на сухопътния пътнически трафик на регионално ниво, развитието на туризъм и условия за отдих и спорт.

От **конкретните цели** на плана няма такива с отрицателно въздействие, като с пряка насоченост към опазване на човешкото здраве е четвъртата цел, свързана с повишаване на нивото на безопасност и сигурност на предоставяните пристанищни услуги.

**На ниво „предвиждания“** на Генералния план анализът и оценката на въздействие върху човешкото здраве са направени за етапите на строителство и експлоатация, както и по отношение на здравето на работещите и пътниците (ползватели на услугите на терминала) и здравето на близкото население.

Рисковите фактори за **работещите през периода на строителството** са конвенционалните за такива дейности, като те ще имат краткотрайно пряко въздействие върху работещите. С използването на подходящи лични предпазни средства и спазване на инструкциите и изискванията за здравословни и безопасни условия на труд, рационален режим на работа, влиянието на тези фактори може да бъде сведено до минимум. Въздействието, при очакваната ниска продължителност на тези дейности е обратимо.

Основни рискови фактори на околната среда за близкото население за етапа на **строителство** са свързани с неблагоприятното въздействие на:

- *Емисии на вредни вещества във въздуха:* Извършената прогнозна оценка, в т.ч. моделиране на всички източници на замърсители във въздуха показва, че влиянието на емисиите в атмосферния въздух, основно на прахови частици, характерни най-вече за зимния сезон, ще бъде изцяло определяно от изгарянето на твърди горива за битово отопление и в незначителна степен от транспортните средства. Дейностите, свързани с Генералния план, в т.ч. привлечения транспортен трафик по подходите към пристанището, няма да доведе до дългосрочно отрицателно въздействие върху качеството на атмосферния въздух в района, като въздействието по време на извършването на строителните и ремонтни дейности и след реализацията на дейностите по проекта ще бъде незначително в средноденонощен и средногодишен аспект;
- *По отношение на водите,* в т.ч. питейни води – дейностите не са свързани с риск от замърсяване на питейни води;
- *По отношение на шума* не се очаква съществена промяна в акустичната среда в района;
- *Замърсяване на почвите* – дейностите са концентрирани в югозападната част на терминала, където е предвидена яхтената зона, като там дейностите са предимно монтажни, и в централната част на терминала, където е ситуирана Речната гара. Те граничат с терени с настилки, поради което няма риск от отлагане на замърсители в почвите по време на строителството, в т.ч. в обхвата на въздействие няма земеделски земи, чието евентуално замърсяване би създавало рискове за човешкото здраве;
- *Генериране на отпадъци:* Отпадъци за етапа на строителство се генерират еднократно, като при законосъобразното им управление не се очакват рискове за близкото население. Временното им съхранение до предаване на специализирана фирма за последващо третиране е в границите на строителните площи, като не се засягат терени извън територията на пристанищния терминал;
- *Рискове, свързани с използването на опасни химични вещества:* не се очакват;

- *Непрогнозируеми рискове, свързани с аварийни ситуации* - свързани са с извънредни ситуации – катастрофи, аварии, пожари, природни бедствия, взривове, терористични атаки и др. Такива извънредни ситуации могат да доведат до значително пряко увреждане на човешкото здраве, включително смърт. Превенцията и управлението на такива рискове е предмет на аварийните планове за етапа на строителство;
- *Не се очакват рискове и въздействия, свързани с йонизиращи и нейонизиращи лъчения, опасни химични вещества*

#### **По време на експлоатацията:**

##### **Въздействие върху работещите и пътниците/ползватели на пристанищни услуги**

Длъжностите на работещите на територията на пристанищния терминал се запазват същите, каквито са в момента – административни длъжности и работници, обслужващи пристигащите кораби. Рисковите фактори на работната среда са конвенционалните за дейностите. На територията на пристанищен терминал „Видин-център“ се прилагат изискуемите процедури и инструкции за здравословни и безопасни условия на труд на работещите, като няма данни за установени нарушения. Спазването на законодателството по здравословни и безопасни условия на труд ще гарантира нормално протичане на работните процеси, без рискове за здравето им.

За безопасността и сигурността на пътниците, ползватели на пристанищните услуги/туристи, се прилагат строги изисквания както на корабите, така и на територията на пристанищния терминал, спазването на които осигурява липса на инциденти и рискове за тяхното здраве.

##### **Въздействие върху населението**

Извършените анализи в предходните подточки на т. 6 на Доклада за ЕО показват, че:

- Дейностите, свързани с Генералния план, в т.ч. привлечения транспортен трафик по подходите към пристанището, **няма да доведе до дългосрочно отрицателно въздействие върху качеството на атмосферния въздух в района;**
- Генералният план не оказва отрицателно въздействие върху **питейни води;**
- По отношение на **шума**, извършените подробни оценки към т. 6.11 по-горе показват, че дейностите, свързани с Генералния план, в т.ч. привлечения транспортен трафик по подходите към пристанището, няма да доведе до дългосрочно отрицателно въздействие върху шумовото натоварване в района. Пътният трафик от и към пристанището няма да наруши граничните стойности за шум в близките обекти подлежащи на усилената защита от шум. Насърчаването ползването на воден за сметка на пътническия транспорт ще има изцяло положителен ефект на регионално ниво.
- Не се очаква замърсяване на почви, замърсяване и вредно въздействие на отпадъци, експозиция на населението на опасни химични вещества, йонизиращи и нейонизиращи лъчения.

Предвиденото озеленяване на свободните от застрояване терени на пристанищната територия ще е с принос за допълнително редуциране и предотвратяване на разпространението на шума и праховите частици, генерирани на територията на терминала, към съседните обекти, подлежащи на здравна защита.

В т. 7 на Доклада са предвидени мерки за ограничаване на въздействията върху компонентите и факторите на средата, в т.ч. по отношение на качеството на въздуха и шума.

***В обобщение,** не се очаква значително отрицателно въздействие върху човешкото здраве, в т.ч. на работещите и на близкото население в резултат на реализирането на плана при изпълнение на предвидените мерки в т. 7 на доклада.*

#### **6.15. Кумулативно въздействие**

В Доклада за ЕО е извършен анализ на кумулативното въздействие спрямо съседните устройствени зони съгласно действащия ОУП на гр. Видин и спрямо инвестиционни предложения, проекти, планове и програми на територията на гр. Видин.

*Анализите и оценките показват липса на значително отрицателно кумулативно въздействие в резултат на реализирането на Генералния план.*

#### **6.16. Трансгранично въздействие**

Анализите и оценките, направени в останалите подточки на т. 6 на Доклада за ЕО установяват локални – в границите на имотите на терминала и в непосредствена близост до тях, незначителни въздействия в резултат на реализиране на Генералния план, поради което същият няма потенциал да доведе до трансгранично въздействие върху околната среда и човешкото здраве на територията на други държави.

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

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

#### **7.1. Мерки за отразяване в проекта на Генералния план**

Анализите и оценките на въздействието на предвижданията на Генералния план, извършени в т. 6 на Доклада за ЕО показват незначително въздействие и липса на предвиждания, които влизат в противоречие с изисквания, норми и стандарти за опазване на околната среда и човешкото здраве. В тази връзка няма необходимост от препоръчване на мерки за отразяване в проекта на Генералния план.

#### **7.2. Мерки за изпълнение при прилагане на Генералния план**

**1.** Инвестиционни предложения, планове и програми, произтичащи от генералния план, за които се изисква провеждане на процедура по ОВОС/ЕО по реда на глава шеста на ЗООС, да се одобряват след провеждане на съответните процедури, при съобразяване с препоръките в извършените оценки, както и с условията, изискванията и мерките, поставени в съответния административен акт.

**Очакван ефект:** Недопускане на значително отрицателно въздействие върху околната среда и човешкото здраве.



2. На етапите на планиране на конкретни дейности и подробно проектиране да се интегрират подходящи мерки за адаптация към изменението на климата съобразно Националната стратегия за адаптация към изменението на климата и План за действие за периода 2021-2030 г.

**Очакван ефект:** Ефективна адаптация и гарантиране на устойчивост на дейностите и проектите към неблагоприятните последици от промените в климата.

3. Използване на платнища при извозване на материали с автосамосвали съгласно изискванията на чл.70 от Наредба № 1 от 27.06.2005 г.

**Очакван ефект:** Предотвратяване/минимизиране на емисиите на прах при транспортиране.

4. Ограничаване на праховите емисии при товарене/разтоварване, транспортиране и складиране на земни маси и строителни материали съгласно изискванията на чл.70 от Наредба № 1 от 27.06.2005 г.

**Очакван ефект:** Минимизиране на емисиите на прах при товарене/разтоварване.

5. Оросяване на строителните площадки по време на изкопните и транспортните дейности в сухо и ветровито време, с цел предотвратяване на разпрашаването от строителната и транспортна техника.

**Очакван ефект:** Предотвратяване на разпрашаването от строителната и транспортна техника.

6. Актуализиране на Плана за действие при бедствия, аварии и катастрофи

**Очакван ефект:** Обхващане на всички обекти и дейности съгласно Генералния план.

7. Актуализиране на документите и инструкциите, свързани с осигуряване на безопасни и здравословни условия на труд

**Очакван ефект:** Обхващане на всички работни места и свързаните с тях рискове за здравето на работещите.

8. Актуализиране на *Плана за приемане и обработване на отпадъци за пристанища Лом и Видин* и при необходимост ревизиране на капацитета на съществуващите специализирани съдове за отпадъци.

**Очакван ефект:** Адекватно управление/временно съхранение на отпадъците в подходящи съдове с достатъчен капацитет на територията на терминала, до последващото им предаване, в съответствие с актуалната нормативна уредба (в т.ч. *Наредба № 15 от 17 януари 2024 г. за предаване и приемане на отпадъци от кораби*, обн. ДВ. бр.8 от 26 Януари 2024г)

8. За всяка бъдеща инвестиционна инициатива свързана с водовземане и/или ползване на повърхностни и подземни водни обекти да се процедира Глава четвърта от ЗВ за издаване на съответното разрешение.

**Очакван ефект:** Спазване изискванията на законодателството в частта опазване на водите.

9. Актуализиране на договора с “Водоснабдяване и канализация – Видин“ ЕООД за приемане на отпадъчните води от пристанищен терминал Видин- Център.

**Очакван ефект:** Законосъобразно управление на генерираните отпадъчни води от дейностите предвидени е плана.

**10.** На площадката на пристанищния терминал да не се допускат дейности по депониране или третиране на отпадъци и миенето и обслужването на транспортни средства и техника.

**Очакван ефект:** Защита на крайбрежната заливаема ивица.

**11.** При прогноза за високи води (*над критичното за района ниво*) всички налични отпадъци на площадките за временното им съхранение да се предадат на фирми за последващо третиране в съответствие с приетия *План за приемане и обработване на отпадъци за пристанища Лом и Видин*.

**Очакван ефект:** Недопускане замърсяването на BT BG1DU000R001.

**12.** Недопускане работа празен ход на машините с ДВГ при извършване на строителни дейности

**Очакван ефект:** ограничаване на шума от работата на строителната техника.

**13.** Съвместно с Община Видин и съответните компетентни органи да се разработи план за ефективна организация на движението на МПС към пристанищния комплекс.

**Очакван ефект:** намаляване на шума от автомобилния поток в района на подходите към пристанището.

**14.** Изпълнение на предвидените с плана озеленителни мероприятия и поддържане на зелените площи, като при озеленяването да не бъдат засаджани и отглеждани растителни видове, които могат да бъдат инвазивни по отношение на местната флора и фауна, като тези включени в инвазивните чужди видове за Европа (Delivering Alien Invasive Species Inventories for Europe - DAISIE), ALARM и NOBANIS, във връзка с Глобална стратегия за опазване на растенията и Национална Стратегия за Опазване на Биологичното Разнообразие.

**Очакван ефект:** Предотвратяване разпространението на нехарактерни инвазивни видове дървесни и храстови видове, за района и запазване на типичната за района на плана растителност. Предотвратяване възможността за разпространение, на нехарактерни инвазивни видове в непосредствена близост до защитените зони и територии.

**15.** Недопускане на изтичане на отпадъчни води или изхвърляне на отпадъци към бреговата зона.

**Очакван ефект:** Предотвратяване замърсяването на крайбрежните зони и водите, с опазване доброто състояние на речната екосистема.

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

Проектът на Генералния план не е разработен в алтернативни варианти за местоположение и предвиждания, поради ограничената площ и спецификата на имотите в обхвата на пристанищния терминал (с удължена и тясна форма, съществуващи предпазни съоръжения, ограничаващи възможностите за ново строителство и масивни обекти).

Алтернативи относно конкретните параметри на придвижванията, техническото изпълнение, времевата рамка и др. са относими и ще бъдат разгледани на етап инвестиционно проектиране.

#### ***Алтернатива 0 - Нулева алтернатива***

Нулевата алтернатива представлява неизпълнение на проекта на Генерален план. В този случай, пристанищният терминал ще запази съществуващото си в момента състояние. Подобен анализ на въздействието на нулевата алтернатива е направен в т. 2.2 на Доклада за екологичната оценка. От установеното от анализа се вижда, че тази алтернатива е свързана с пропускане на възможностите за:

- изпълнение на проект за подходящо озеленяване на свободните от застрояване площи на терминала;
- подобряване на ландшафта;
- модернизация на пристанищните обекти и съоръжения и влагане в нови материални активи;
- реализиране на социално-икономически ползи за района и местното население.

#### ***Алтернатива 1 – реализиране на проекта на Генералния план***

Като **Алтернатива 1** се разглежда представеният проект на Генерален план. Анализите и оценките на въздействието на проекта на Генералния план, извършени в т. 6 на доклада показват положителни въздействия по отношение на някои компоненти и фактори на средата (в т.ч. материални активи, ландшафт, почви), незначителни или липса на въздействия за останалите компоненти и фактори на средата при изпълнение на мерките в т. 7 на Доклада за ЕО. Въз основа на оценките не е установена необходимост от разглеждане на допълнителни алтернативи за местоположение и обхват на предложените с плана дейности – същите са допустими за реализация от гледна точка на опазване на околната среда и човешкото здраве.

*В тази връзка се мотивира допустимостта и избора на Алтернатива 1 за реализиране на Генералния план.*

В Доклада е описан използваният методологичен подход за изготвянето му.

В Доклада за ЕО е представен списък на съобразените нормативни документи и използваните източници на информация.

Не са срещнати трудности при набавянето на информацията за екологичната оценка.

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

Съобразно резултатите и изводите от прогнозите за въздействие върху околната среда и човешкото здраве в резултат на реализирането на Генералния план, се препоръчват следните мерки, въз основа на които да се извършва наблюдението и контролът на въздействието върху околната среда и човешкото здраве в резултат на прилагането му:

*Таблица 9-1. Мерки по наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда при прилагането на Генералния план*

Мярка по наблюдение и контрол	Индикатори	Отговорен орган за изпълнението
Поддържане в добро състояние на високостъблената растителност на територията на терминала	Състояние на зелените площи, Степен на озеленяване на свободните от застрояване площи	Пристанищен оператор
Поддържане в добро състояние на кейовата стена и предпазното съоръжение, изградено по дължината ѝ	Състояние на предпазното съоръжение (наличие на нарушения)	Пристанищен оператор
Свързване на новите усвоени терени за пристанището към градската канализационна мрежа.	Разрешение за строеж с вкл. канализация и актуален договор с оператора на градската канализация с ПСОВ.	Пристанищен оператор
Измерване на шумовите нива на пристанищната площадка и в района на най-близката жилищна сграда.	Протоколи от извършен контрол на шума.	Пристанищен оператор

## 10. ЗАКЛЮЧЕНИЕ НА ЕКОЛОГИЧНАТА ОЦЕНКА

Въз основа на анализите и оценките, извършени в Доклада за ЕО, заключението на независимите експерти е както следва:

- *Проектът на Генерален план не влиза в противоречие и е с принос за постигане на конкретни цели от относимите стратегии, планове и програми на местно, регионално, национално и международно ниво.*
- *Текущото състояние на околната среда и здравно-хигиенните аспекти не поставя ограничения за реализацията на предвижданията на Генералния план.*
- *С Генералния план не се очаква значително засягане на територии, като предвижданията на плана не водят до задълбочаване на съществуващи или възникване на нови екологични проблеми.*
- *Генералният план не влиза в противоречие и е с принос към цели по опазване на околната среда на национално и международно ниво.*
- *По отношение на въздействието върху компонентите и факторите на средата, в т.ч. населението и човешкото здраве:*
  - *В резултат на Генералния план не се очаква отрицателно въздействие по отношение на климата, като на етап „инвестиционни проекти“ следва да се интегрират мерки за адаптация към промените, свързани с изменението на климата;*
  - *Влиянието на емисиите в атмосферния въздух, основно на прахови частици, характерни най-вече за зимния сезон, ще бъде изцяло определяно от изгарянето на твърди горива за битово отопление и в незначителна степен от транспортните средства. Реализацията на Генералния план за развитие на пристанищен терминал „Видин-център“ няма да доведе до дългосрочно отрицателно въздействие върху качеството на атмосферния въздух в района, като въздействието по време на извършването на строителните и*



ремонтни дейности и след реализацията на дейностите по плана ще бъде незначително в средноденонощен и средногодишен аспект.

- „Пристанищен терминал „Видин-център“ не представлява източник на негативно въздействие върху водите, като това обстоятелство ще се запази и след реализиране на генералния план. Планът предвижда изграждане на необходимите ВиК инженерни съоръжения (водопроводна мрежа, спирателни кранове, надземни пожарни хидранти) с включването им към уличния водопровод за питейни и противопожарни нужди, както и нова канализационна мрежа, която ще бъде свързана с градската канализация. В цялост, изпълнението на генералния план няма да окаже влияние върху количествените и качествените характеристики на повърхностните и подземните водни ресурси. Въздействието ще е по-скоро положително поради обновената инфраструктура на обекта.
- Не се очаква въздействие върху земните недра.
- Не се очаква отрицателно въздействие върху почвите и земеползването в резултат на прилагането на плана. С положителен ефект е предвиденото озеленяване на свободните от застрояване терени с почвена покривка на територията на пристанищния терминал.
- Генералният план е свързан с положително, локално, дългосрочно въздействие по отношение на ландшафта.
- Не се очаква отрицателно въздействие върху биологичното разнообразие на територията на терминала, като съответно при прилагането му същото може да се определи като положително въздействие предвид предвиденото озеленяване в антропогенен район, съставен от урбанизирани територии, с дългогодишно обусловена пристанищна дейност. Оценките показват незначително отрицателно въздействие за водното биоразнообразие.
- Не се очаква отрицателно въздействие върху най-близките защитени зони и защитени територии.
- Не се очаква отрицателно, а косвено положително въздействие върху културното наследство в района в резултат на привличането на повече туристи в града, което от своя страна ще стимулира опазването и поддържането на тези обекти.
- Не се очакват отрицателни въздействия за материалните активи, като на етапа на изготвяне на инвестиционните проекти следва да се интегрират мерки за адаптация и устойчивост на проектните решения спрямо изменението на климата.
- Развитието на пристанищен терминал „Видин-център“ е възможно да доведе до повишаване на фоновия шум в непосредствена близост до пътя му достъп поради очакваното увеличение на автомобилния трафик, което ще е в границите на допустимите стойности. Очаква се и положително въздействие на регионално ниво вследствие насърчаване ползването на водния транспорт за сметка на пътническия.
- Не се очаква отрицателно въздействие на отпадъците при спазване на изискванията на относимата нормативна уредба и осигуряване на достатъчен капацитет и брой на съдовете за временно съхранение на отпадъци на територията на пристанищния терминал.

- *Не се очаква въздействие по отношение на опасните химични вещества и риска от големи аварии.*
- *Не се очаква значително отрицателно въздействие върху човешкото здраве, в т.ч. на работещите и на близкото население в резултат на реализирането на плана, при изпълнение на предвидените мерки в т. 7 на доклада.*
- *Не се очаква значително кумулативно въздействие на предвижданията на Генералния план спрямо одобрените устройствени зони на територията на града и спрямо одобрени и процедирани инвестиционни предложения, проекти, планове и програми.*
- *Не се очаква трансгранично въздействие от реализацията на Генералния план.*

В тази връзка екипът от независими експерти, разработили Доклада за ЕО предлагат проектът на Генерален план на пристанищен терминал „Видин-център“, част от пристанище за обществен транспорт Видин да бъде съгласуван от компетентния орган по околна среда.

## **11. СПРАВКА ЗА РЕЗУЛТАТИТЕ ОТ ПРОВЕДЕНИТЕ КОНСУЛТАЦИИ**

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

В *Таблица № 11-1* на Доклада за ЕО са описани всички становища, получени в резултат на проведените консултации по Заданието, с мотиви за начина им на съобразяване в доклада.