



ДЪРЖАВНО ПРЕДПРИЯТИЕ
ПРИСТАНИЩНА
ИНФРАСТРУКТУРА

ВЪЗЛОЖИТЕЛ: ДЪРЖАВНО ПРЕДПРИЯТИЕ
„ПРИСТАНИЩНА ИНФРАСТРУКТУРА“

НЕТЕХНИЧЕСКО РЕЗЮМЕ НА ДОПЪЛНЕН ДОКЛАД

за Екологична оценка на

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

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



Изпълнител: „Мейсън Мастърс“ ЕООД
октомври, 2025 г.

СЪДЪРЖАНИЕ

ВЪВЕДЕНИЕ	6
1 ОПИСАНИЕ НА СЪДЪРЖАНИЕТО НА ОСНОВНИТЕ ЦЕЛИ НА ПЛАНА И ВРЪЗКА С ДРУГИ СЪОТНОСИМИ ПЛАНОВЕ И ПРОГРАМИ	7
1.1. ОПИСАНИЕ НА СЪДЪРЖАНИЕТО НА ОСНОВНИТЕ ЦЕЛИ НА ПЛАНА	7
1.1.1. ОБЩА СВЕДЕНИЯ И ЦЕЛИ НА ПЛАНА	7
1.1.2. ОБХВАТ НА ПЛАНА	8
1.1.2.1. ПРИСТАНИЩНА ТЕРИТОРИЯ	9
1.1.2.2. ПРИСТАНИЩНА АКВАТОРИЯ	11
1.1.3. АНАЛИЗ И ОПИСАНИЕ НА ТЕКУЩОТО СЪСТОЯНИЕ НА ПРИСТАНИЩНАТА ИНФРАСТРУКТУРА	19
1.1.3.1. АНАЛИЗ И ОПИСАНИЕ НА ТЕКУЩОТО СЪСТОЯНИЕ НА ПРИСТАНИЩНАТА ИНФРАСТРУКТУРА	19
1.1.3.1.1. ОПИСАНИЕ НА ТЕКУЩОТО СЪСТОЯНИЕ НА ПРИСТАНИЩНИТЕ ТЕРМИНАЛИ	20
1.1.3.1.2. АНАЛИЗ НА ПЪТНИЯ ДОСТЪП ДО ПРИСТАНИЩНИТЕ ТЕРМИНАЛИ	40
1.1.3.2. ХАРАКТЕРИЗИРАНЕ НА ПРИСТАНИЩНИТЕ ТЕРМИНАЛИ СЪОБРАЗНО ПЛАНОВЕТЕ ЗА ЕВРОПЕЙСКИ И НАЦИОНАЛНИ ТРАНСПОРТНИ КОРИДОРИ	41
1.1.4. ПРЕДВИЖДАНИЯ НА ПЛАНА	46
1.1.4.1. ПЛАН ЗА РЕГУЛАЦИЯ И ЗАСТРОЯВАНЕ НА ПРИСТАНИЩНАТА ТЕРИТОРИЯ	46
1.1.4.2. ПАРЦЕЛАРНИ ПЛАНОВЕ НА ПРИСТАНИЩНИТЕ АКВАТОРИИ	51
1.2. ВРЪЗКА НА ПРОЕКТА НА ГЕНЕРАЛНИЯ ПЛАН С ДРУГИ СЪОТНОСИМИ ПЛАНОВЕ И ПРОГРАМИ	51
2 АСПЕКТИ НА ТЕКУЩОТО СЪСТОЯНИЕ НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ЕВЕНТУАЛНО РАЗВИТИЕ БЕЗ ПРИЛАГАНЕТО НА ПЛАНА	52
2.1. ТЕКУЩО СЪСТОЯНИЕ НА ОКОЛНАТА СРЕДА	52
2.1.1. КЛИМАТ И АТМОСФЕРЕН ВЪЗДУХ	52
2.1.1.1. КЛИМАТ	52
2.1.1.2. КАЧЕСТВО НА АТМОСФЕРНИЯ ВЪЗДУХ (КАВ)	54
2.1.2. ПОВЪРХНОСТНИ И ПОДЗЕМНИ ВОДИ	57
2.1.2.1. ПОВЪРХНОСТНИ ВОДИ	57
2.1.2.2. ПОДЗЕМНИ ВОДИ	58
2.1.3. ГЕОЛОЖКА СРЕДА	59
2.1.4. ЛАНДШАФТ	61
2.1.5. ЗЕМИ И ПОЧВИ	62
2.1.6. КУЛТУРНО-ИСТОРИЧЕСКО НАСЛЕДСТВО	63
2.1.7. БИОЛОГИЧНО РАЗНООБРАЗИЕ	64
2.1.7.1. ФЛОРА	64
2.1.7.2. ФАУНА	64
2.1.7.3. ЗАЩИТЕНИ ТЕРИТОРИИ И ЗАЩИТЕНИ ЗОНИ	65
2.1.8. МАТЕРИАЛНИ АКТИВИ	65
2.1.9. ЗДРАВНО-ХИГИЕННИ АСПЕКТИ НА ОКОЛНАТА СРЕДА	65
2.1.9.1. ДЕМОГРАФСКА ХАРАКТЕРИСТИКА	65
2.1.9.2. ЗДРАВЕОПАЗВАНЕ	66
2.1.9.3. РИСКОВИ ФАКТОРИ, ВЛИЯЕЩИ ВЪРХУ ЗДРАВЕТО НА НАСЕЛЕНИЕТО	67
2.1.10. ОТПАДЪЦИ	69
2.1.10.1. УПРАВЛЕНИЕ НА ОТПАДЪЦИТЕ НА ОБЩИНСКО НИВО	69
2.1.10.2. УПРАВЛЕНИЕ НА ОТПАДЪЦИТЕ НА ПРИСТАНИЩНИТЕ ТЕРМИНАЛИ	70
2.1.11. ОПАСНИ ХИМИЧНИ ВЕЩЕСТВА И СМЕСИ	71
2.1.12. ВРЕДНИ ФИЗИЧНИ ФАКТОРИ	72
2.1.12.1. ШУМ	72
2.1.12.1.1. АНАЛИЗ НА ИЗЛЪЧВАНИЯ В РАЙОНИТЕ НА ПРИСТАНИЩНИТЕ ТЕРМИНАЛИ ШУМ ОТ ПРОМИШЛЕНИ ИНСТАЛАЦИИ И СЪОРЪЖЕНИЯ	72
2.1.12.1.2. АНАЛИЗ НА АКУСТИЧНАТА СРЕДА В РАЙОНИТЕ НА ПРИСТАНИЩНИТЕ ТЕРМИНАЛИ	74
2.1.12.2. ВИБРАЦИИ	76
2.1.12.3. РАДИАЦИОННА ОБСТАНОВКА	77
2.1.12.4. ЕЛЕКТРОМАГНИТНИ ИЗЛЪЧВАНИЯ	77
2.2. ЕВЕНТУАЛНО РАЗВИТИЕ НА ОКОЛНАТА СРЕДА БЕЗ ПРИЛАГАНЕ НА ПЛАНА	77
3 ХАРАКТЕРИСТИКА НА ОКОЛНАТА СРЕДА ЗА ТЕРИТОРИИ, КОИТО ВЕРОЯТНО ЩЕ БЪДАТ ЗНАЧИТЕЛНО ЗАСЕГНАТИ	81
3.1. КЛИМАТ И АТМОСФЕРЕН ВЪЗДУХ	82
3.1.1. КЛИМАТ, ПРОМЕНИ В КЛИМАТА И АДАПТАЦИЯ КЪМ КЛИМАТИЧНИТЕ ПРОМЕНИ	82

3.1.2.	КАЧЕСТВО НА АТМОСФЕРНИЯ ВЪЗДУХ	82
3.2.	ПОВЪРХНОСТНИ И ПОДЗЕМНИ ВОДИ	82
3.2.1.	ПОВЪРХНОСТНИ ВОДИ И ПОДЗЕМНИ ВОДИ	82
3.2.2.	ЗОНИ ЗА ЗАЩИТА НА ВОДИТЕ, СЪГЛАСНО ЧЛ. 119А, АЛ. 1 ОТ ЗАКОНА ЗА ВОДИТЕ	83
3.2.3.	РАЙОНИ СЪС ЗНАЧИТЕЛЕН ПОТЕНЦИАЛЕН РИСК ОТ НАВОДНЕНИЯ	83
3.3.	ГЕОЛОЖКА СРЕДА	83
3.4.	ЛАНДШАФТ	83
3.5.	ЗЕМИ И ПОЧВИ	84
3.6.	КУЛТУРНО-ИСТОРИЧЕСКО НАСЛЕДСТВО	84
3.7.	БИОЛОГИЧНО РАЗНООБРАЗИЕ	84
3.8.	МАТЕРИАЛНИ АКТИВИ	85
3.9.	ЗДРАВНО-ХИГИЕННИ АСПЕКТИ	85
3.10.	ОТПАДЪЦИ	85
3.11.	ОПАСНИ ХИМИЧНИ ВЕЩЕСТВА И СМЕСИ	86
3.12.	ВРЕДНИ ФИЗИЧНИ ФАКТОРИ	86
4	СЪЩЕСТВУВАЩИ ЕКОЛОГИЧНИ ПРОБЛЕМИ, УСТАНОВЕНИ НА РАЗЛИЧНО НИВО, ИМАЩИ ОТНОШЕНИЕ КЪМ ПЛАНА	86
5	ЦЕЛИ НА ОПАЗВАНЕ НА ОКОЛНАТА СРЕДА НА НАЦИОНАЛНО И МЕЖДУНАРОДНО РАВНИЩЕ, ИМАЩИ ОТНОШЕНИЕ КЪМ ПЛАНА, И НАЧИНЪТ ПО КОЙТО ТЕЗИ ЦЕЛИ И ВСИЧКИ ЕКОЛОГИЧНИ СЪОБРАЖЕНИЯ СА ВЗЕТИ ПОД ВНИМАНИЕ ПО ВРЕМЕ НА ИЗГОТВЯНЕТО НА ПЛАНА	86
6	ВЪЗДЕЙСТВИЯ ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА	87
7	МЕРКИ, ПРЕДВИДЕНИ ЗА ПРЕДОТВРАТЯВАНЕ, НАМАЛЯВАНЕ И ВЪЗМОЖНО НАЙ-ПЪЛНО КОМПЕНСИРАНЕ НА НЕБЛАГОПРИЯТНИТЕ ПОСЛЕДСТВИЯ ОТ ОСЪЩЕСТВЯВАНЕТО НА ПЛАНА ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА	99
7.1.	МЕРКИ ЗА ОТРАЗЯВАНЕ В ОКОНЧАТЕЛНИЯ ВАРИАНТ НА ГЕНЕРАЛНИЯ ПЛАН НА ПРИСТАНИЩЕ ЗА ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ РУСЕ	99
7.2.	МЕРКИ ПО ВРЕМЕ НА ПРИЛАГАНЕ НА ПЛАНА	100
8	ОПИСАНИЕ НА МОТИВИТЕ ЗА ИЗБОР НА РАЗГЛЕДАНЕТЕ АЛТЕРНАТИВИ И НА МЕТОДИТЕ НА ИЗВЪРШВАНЕ НА ЕКОЛОГИЧНА ОЦЕНКА, ВКЛ. ТРУДНОСТИТЕ ПРИ СЪБИРАНЕ НА НЕОБХОДИМАТА ИНФОРМАЦИЯ	104
8.1.	МОТИВИ ЗА ИЗБОР НА РАЗГЛЕДАНЕТЕ АЛТЕРНАТИВИ	104
8.2.	ИЗПОЛЗВАНИ МЕТОДИ ЗА ИЗВЪРШВАНЕ НА ЕКОЛОГИЧНА ОЦЕНКА И ИЗТОЧНИЦИ НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ИЗГОТВЯНЕ НА ЕО	105
9	НЕОБХОДИМИ МЕРКИ ВЪВ ВРЪЗКА С НАБЛЮДЕНИЕТО ПО ВРЕМЕ НА ПРИЛАГАНЕТО НА ПЛАНА	109
10	ЗАКЛЮЧЕНИЕ	112

Списък Фигури

ФИГУРА 1. РАЗПОЛОЖЕНИЕТО НА ПРИСТАНИЩНИТЕ ТЕРМИНАЛИ	9
ФИГУРА 2. ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ РУСЕ – ЗАПАД	20
ФИГУРА 3. ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ РУСЕ – ЦЕНТЪР	23
ФИГУРА 4. ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ РУСЕ – ИЗТОК – 2	26
ФИГУРА 5. ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ РУСЕ – ИЗТОК – 1	29
ФИГУРА 6. ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ ТУТРАКАН	32
ФИГУРА 7. ФЕРИБОТЕН ТЕРМИНАЛ СИЛИСТРА	33
ФИГУРА 8. ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ СИЛИСТРА	34
ФИГУРА 9. ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ СОМОВИТ	36
ФИГУРА 10. ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ НИКОПОЛ	37
ФИГУРА 11. ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ СВИЩОВ	38
ФИГУРА 12. ОБХВАТ НА ПРИСТАНИЩЕ ЗА ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ РУСЕ В КАРТАТА НА КОРИДОР „РЕЙН – ДУНАВ“	43

Списък Таблицы

ТАБЛИЦА 1. ДАННИ ЗА ЛИТОЛОЖКИТЕ РАЗНОВИДНОСТИ, КОИТО СА ХАРАКТЕРНИ ЗА ПРИСТАНИЩАТА, ЧАСТ ОТ ГЕНЕРАЛНИЯ ПЛАН	60
ТАБЛИЦА 2. ЕВЕНТУАЛНО РАЗВИТИЕ НА АСПЕКТТЕ НА ОКОЛНАТА СРЕДА, ВКЛ. И ЧОВЕШКОТО ЗДРАВЕ, БЕЗ ПРИЛАГАНЕ НА ГЕНЕРАЛНИЯ ПЛАН НА ПРИСТАНИЩЕ ЗА ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ РУСЕ	77

ТАБЛИЦА 3. МЕРКИ ЗА ОПАЗВАНЕ НА ОКОЛНАТА СРЕДА, ПРЕДВИДЕНО ДА СЕ ОТРАЗЯТ В ОКОНЧАТЕЛНИЯ ВАРИАНТ НА „ПРОЕКТ НА ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН НА ПРИСТАНИЩЕ ЗА ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ РУСЕ“	99
ТАБЛИЦА 4. МЕРКИ ЗА ОПАЗВАНЕ НА ОКОЛНАТА СРЕДА, ПРЕДВИДЕНО ДА БЪДАТ ПРИЛАГАНИ ПРИ РЕАЛИЗИРАНЕТО НА „ПРОЕКТ НА ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН НА ПРИСТАНИЩЕ ЗА ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ РУСЕ“	101
ТАБЛИЦА 5. СРАВНЕНИЕ МЕЖДУ РАЗГЛЕДАНИТЕ АЛТЕРНАТИВИ	104
ТАБЛИЦА 6. НАСОЧВАЩИ ВЪПРОСИ ПО КОМПОНЕНТИ И ФАКТОРИ НА ОКОЛНАТА СРЕДА, ИЗПОЛЗВАНИ В ХОДА НА ОЦЕНКАТА НА ОЧАКВАНИТЕ ВЪЗДЕЙСТВИЯ ОТ ПРЕДВИЖДАНИЯТА НА ПЛАНА ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА	105
ТАБЛИЦА 7. КРИТЕРИИ И СИМВОЛИ ЗА ИЗВЪРШВАНЕ НА ОЦЕНКА НА ОЧАКВАНИТЕ ПРЕДВИЖДАНИЯ НА ПЛАНА ВЪРХУ КОМПОНЕНТИТЕ И ФАКТОРИТЕ НА ОКОЛНАТА СРЕДА	108
ТАБЛИЦА 8. МЕРКИ ЗА НАБЛЮДЕНИЕ И КОНТРОЛ ПРИ ПРИЛАГАНЕ НА ПЛАНА И ИНДИКАТОРИ ЗА КОНТРОЛ НА СЪОТВЕТНИТЕ ПРЕДЛОЖЕНИ МЕРКИ	110

СПИСЪК НА ИЗПОЛЗВАНИТЕ СЪКРАЩЕНИЯ

АБРЕВИАТУРА	ЗНАЧЕНИЕ
АГКК	Агенция по геодезия, картография и кадастър
АИД	Автоматична измервателна станция
БДДР	Басейнова дирекция „Дунавски район“
ГКПП	Гранично контролно-пропускателен пункт
ГСМ	Горивно-смазочни материали
ДЕО	Доклад за екологична оценка
ДППИ	Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“
ЕО	Екологична оценка
ЕМП	Електро-магнитни полета
ЕС	Европейски съюз
ЗБР	Закон за биологичното разнообразие
ЗЗВВХВС	Закон за защита от вредното въздействие на химичните вещества и смеси
ЗООС	Закон за опазване на околната среда
ЗРР	Закон за регионалното развитие
ЗЧАВ	Закон за чистотата на атмосферния въздух
ИАОС	Изпълнителна агенция по околна среда
ИАППД	Изпълнителна агенция „Проучване и поддържане на река Дунав“
КАВ	Качество на атмосферния въздух
КККР	Кадастрална карта и кадастрални регистри
МАС	Мобилна автоматична станция
МОСВ	Министерство на околната среда и водите
МРРБ	Министерство на регионалното развитие и благоустройството
МТИТС	Министерство на транспорта и съобщенията
Наредба за ЕО	Наредбата за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми
НИМХ	Национален институт по метеорология и хидрология
НИНКН	Национален институт за недвижимо културно наследство
НИПК	Национален институт за паметниците на културата
НКРН	Ниско корабоплавателно регулационно ниво
НКЦ	Национална културна ценност
НСБР	Национален съвет по биоразнообразие
ОУП	Общ устройствен план
ПАВ	Полиароматни въглеводороди

АБРЕВИАТУРА	ЗНАЧЕНИЕ
ПГ	Парникови газове
ПДК	Пределно допустима концентрация
ПИ	Поземлен имот
ПМ	Пунктове за мониторинг
ПОРН	Предварителната оценка на риска от наводнения
ППС	Пристанищни приемни съоръжения
ПТС	Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027г.
ПУРН	План за управление на риска от наводнения
РЗИ	Регионална здравна инспекция
РЗПРН	Райони със значителен потенциален риск от наводнения
РИОСВ	Регионална инспекция по околна среда и водите
РКОНИК	Рамковата конвенция на Обединените нации по изменение на климата
РОУКАВ	Района за оценка и управление на качеството на атмосферния въздух
СГК	Средногодишна концентрация
СДН	Средноденонощна норма
СОЗ	Санитарно-охранителна зона
ТП	Трафопост
УПИ	Урегулиран поземлен имот
ФПЧ	Фини прахови частици

ВЪВЕДЕНИЕ

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

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

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

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

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

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

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

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

ИНФОРМАЦИЯ ЗА КОНТАКТ С ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ:

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

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

1.1. ОПИСАНИЕ НА СЪДЪРЖАНИЕТО НА ОСНОВНИТЕ ЦЕЛИ НА ПЛАНА

1.1.1. ОБЩА СВЕДЕНИЯ И ЦЕЛИ НА ПЛАНА

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

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

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

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

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

1.1.2. ОБХВАТ НА ПЛАНА

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

- **Пристанищен терминал Русе – Запад**, с оператор Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“;
 - **Пристанищен терминал Русе – Център**, с оператор „Пристанищен комплекс Русе“ ЕАД;
 - **Пристанищен терминал Русе – Изток - 2**, с оператор „Пристанищен комплекс Русе“ ЕАД;
 - **Пристанищен терминал Русе – Изток - 1**, с оператор „Пристанищен комплекс Русе“ ЕАД;
 - **Пристанищен терминал Тутракан**, с оператор „Пристанищен комплекс Русе“ ЕАД;
 - **Фериботен терминал Силистра**, с оператор Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“;
 - **Пристанищен терминал Силистра**, с оператор „Пристанищен комплекс Русе“ ЕАД;
 - **Пристанищен терминал Сомовит**, с концесионер „Октопод С“ ООД;
 - **Пристанищен терминал Никопол**, с концесионер „Параходство Българско речно плаване“ АД;
 - **Пристанищен терминал Свищов**, с концесионер „Драгажен флот – Истър“ АД.
- Разположението на пристанищните терминали може да се види на **Фигура 1** по-долу.



Фигура 1. Разположението на пристанищните терминали

1.1.2.1. ПРИСТАНИЩНА ТЕРИТОРИЯ

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

- **Пристанищен терминал Русе – Запад**

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

- **Пристанищен терминал Русе – Център**

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

- **Пристанищна инфраструктура Русе - Изток**

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

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

Юридическите формирания са съответно:

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

- **Пристанищен терминал Русе – Изток - 2**

Територията на пристанищен терминал Русе – Изток - 2 се намира в гр. Русе, общ. Русе, обл. Русе, бул. „Тутракан“ № 44. Обособена е в поземлен имот с идентификатор

63427.8.1362 и с площ 355 132 m².

- **Пристанищен терминал Русе – Изток - 1**

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

- **Обособена зона Русе - Изток**

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

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

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

- **Пристанищен терминал Тутракан**

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

- **Фериботен терминал Силистра**

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

- **Пристанищен терминал Силистра**

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

- **Пристанищен терминал Сомовит**

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

- **Пристанищен терминал Никопол**

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

- **Пристанищен терминал Свищов**

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

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

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

1.1.2.2. ПРИСТАНИЩНА АКВАТОРИЯ

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

- **"Акватория на пристанище"** е прилежащата на пристанищната територия водна площ с естествени или създадени в резултат на човешка дейност условия за защита от вълни и затлачване, която притежава нужните площ и дълбочина за безопасно подхождане, маневриране и приставане на най-големия разчетен кораб за съответното пристанище, или пристанищен терминал. Акваторията на пристанището включва зона за подхождане, зона за маневриране на корабите и оперативна акватория;
- **"Зона за подхождане"** е най-външната част от пристанищната акватория, свързваща подходния канал или още фарватера със зоната за маневриране на корабите;
- **"Зона за маневриране на корабите"** е част от пристанищната акватория, която свързва зоната за подхождане и оперативната акватория и служи за безопасно извършване на маневри (в т. ч. разминаване) от корабите при придвижването им към оперативната акватория и при излизането им от нея. Дължината на диаметъра на обръщателния кръг в зоната за маневриране, когато изграждането на такъв е необходимо, не може да надхвърля 2 пъти дължината на най-големия от разчетните кораби за пристанищата и/или пристанищните терминали, за които тази зона е обща.
- **"Оперативна акватория"** е част от пристанищната акватория, прилежаща на съответната кейова стена или друго хидротехническо съоръжение за приставане на кораби и притежаваща нужните площ и дълбочина за безопасно маневриране и приставане на най-големия разчетен кораб.

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

За основа на изчисленията относно параметрите на хидротехническите пристанищни съоръжения за приставане на кораби и на пристанищната акватория и отделните зони в нея се вземат данните за най-големия разчетен кораб, като:

- оперативната акватория се определя поотделно за всеки терминал от пристанището за обществен транспорт;

- ширината на оперативната акватория на съответния пристанищен терминал не може да надхвърля:
 - при предвидено приставане на кораб на борд на стационарно хидротехническо пристанищно съоръжение 4 пъти ширината на най-големия разчетен кораб за терминала при речните пристанища за обществен транспорт;
 - при предвидено приставане на кораб на кърма на стационарно хидротехническо пристанищно съоръжение - 1,5 пъти дължината на най-големия разчетен кораб за терминала.
- когато за връзка между кораба и брега се използва плаващо хидро-техническо съоръжение, за изчисляване на максималната допустима ширина на оперативната акватория към изчислената ширина при предвидено приставане на кораб на борд на стационарно хидротехническо пристанищно съоръжение се добавя:
 - ширината на плаващото хидротехническо съоръжение - при вертикална кейова стена;
 - разстоянието по хоризонтала между горния ръб на кейовата стена и външния борд на плаващото хидротехническо пристанищно съоръжение, измерено при най-ниско корабоплавателно ниво - при наклонена кейова стена;
- когато два съседни терминала на пристанището или две съседни пристанища имат обща сухоземна граница, общата граница на оперативните им акватории минава по мислената перпендикулярна линия, спусната към брега;
- най-големия разчетен кораб за съответното корабно място е приет с дължината на корабното място, ширина 15 m и газене 2.5 m.

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

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

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

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ РУСЕ - ЗАПАД

Пристанищен терминал Русе – Запад е част от пристанище за обществен транспорт Русе, предназначено за обработка (товарене, разтоварване, подреждане и съхранение) на генерални, насипни, неопасни наливни товари и поща и на опасни генерални - окисляващи вещества (клас 5.1) по класификацията на ADN, с граници (на

акваторията) от km **497,583** до km **495,900**. Пристанището разполага с 12 (дванадесет) корабни места.

- **Външен кей**

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

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

В парцеларния план за корабно място № 26 е предвидена оперативна акватория, която да обхваща външния ръб на плаващото хидротехническо съоръжение при НКРН плюс още 45 m (3 x 15 m) необходими за приставането на три кораба на борд. Ширината на зоната за маневриране е предвидена 30 m и ширина на зоната за подхождане 50 m. Обща ширина на пристанищната акватория е проектирана 125 m. Над корабно място 26 се намира пристанищната акватория на Пристанище със специално предназначение "Ривър сервиз - Русе" на km 497.700, като най-малкото разстояние между двете оперативни акватории е приблизително 245 m. На корабно място № 15 е предвидено поставянето на понтон за обработка на наливни товари и приставане на един кораб с ширина 15 m.

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

- **Вътрешен басейн**

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

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

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

- **Желязна шпунтова стена** с корабни места:
 - **Корабно място № 23** с дължина 75 m за обработка на генерални и насипни товари. Разрешен престой до 2 (два) кораба на борд. Разрешен престой на 1 (един) кораб под обработка;
 - **Корабно място № 24** с дължина 75 m за обработка на генерални и насипни товари. Разрешен престой до 2 (два) кораба на борд. Разрешен престой на 1 (един) кораб под обработка;

- **Корабно място № 25** с дължина 75 m за предоставяне на морско-технически услуги: швартоване, снабдяване на корабите с електрическа енергия и комуникации, снабдяване с хранителни и други продукти. Разрешен престой до 3 (три) кораба на борд, с обща ширина до 35 метра.

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

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ РУСЕ - ЦЕНТЪР

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

Разполага с 3 (три) корабни места:

- **Корабно място № 1** на km 495,690 с дължина 80 m, оборудвано с два понтона за престой на кораби със специален статут. Разрешава се акостиране и престой само след съгласуване с Капитана на пристанището;
- **Корабно място № 2** на km 495,600 с дължина 110 m, оборудвано с понтон за обслужване на пътници и кораби за входно-изходни гранични контроли; престой и корабно бункероване (гориво, смазочни материали, вода). Понтонът е със следните габаритни размери: дължина – 22 m, ширина – 8 m и височина – 3 m.

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

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

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

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ РУСЕ - ИЗТОК - 2

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

Пристанището разполага с 6 (шест) корабни места:

- **Външен кей** от km **490,200** до km **489,920**, на който са разположени 2 (две) корабни места:
 - **Корабно място № 14** на km **491,170** с дължина 100 m, оборудвано с „ро-ро“ рампа за обработка на „ро-ро“ товари. Допуска се престояване на втори кораб на борд при изчакване на обработка;

- **Корабно място № 13** на км **490,000** с дължина 100 m, оборудвано с понтон за престой, ревизии на самоходни кораби и корабно бункерование (гориво, смазочни материали, вода).

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

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

- **Вътрешен басейн (лиман) с вход на км 489,850, в който са разположени 4 (четири) корабни места (номерирани в низходящ ред от входа към вътрешността на лимана):**

- **Корабно място № 12** с дължина 120 m за обработка на генерални и насипни товари. Разрешава се престой и обработка само на един кораб;
- **Корабно място № 11** с дължина 100 m за обработка на генерални и насипни товари. Разрешава се престой и обработка само на един кораб;
- **Корабно място № 10** с дължина 100 m за обработка на генерални и насипни товари. Разрешава се престой и обработка само на един кораб;
- **Корабно място № 9** с дължина 150 m за обработка на генерални, насипни и наливни товари (меласа). Разрешава се престой и обработка само на един кораб.

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

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

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ РУСЕ – ИЗТОК – 1

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

Пристанището разполага с 8 корабни места:

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

втори кораб на борд, свързан с обслужването на обработвания кораб.

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

- **Вътрешен басейн (лиман) с вход на км 489,850, в който са разположени 4 (четири) корабни места (номерирани във възходящ ред от входа към вътрешността на лимана):**

- **Корабно място № 5** с дължина 100 m за обработка на генерални и насипни товари;
- **Корабно място № 6** с дължина 100 m за обработка на генерални и насипни товари;
- **Корабно място № 7** с дължина 100 m за обработка на генерални и насипни товари;
- **Корабно място № 8** с дължина 100 m за обработка на генерални и насипни товари.

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

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

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ ТУТРАКАН

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

Пристанището разполага с 2 (две) корабни места.

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

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

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

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

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

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

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

ФЕРИБОТЕН ТЕРМИНАЛ СИЛИСТРА

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

пътници.

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

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

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ СИЛИСТРА

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

Пристанището разполага с 3 (три) корабни места :

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

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

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ СОМОВИТ

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

Пристанището разполага с 3 (три) корабни места :

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

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

хидротехническо съоръжение.

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ НИКОПОЛ

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

- **Корабно място № 1** (изградено и е в процес на провеждане на 72-часови проби) на km 597,730 с дължина 120 m оборудвано с хидротехническо съоръжение (понтон) за престой, ревизии на самоходни кораби; корабно бункерование (гориво, смазочни материали, вода) и товаро-разтоварни дейности;
- **Корабно място № 2** на km 597,650, оборудвано с „ро-ро“ рампа за обработка на „ро-ро“ и фериботни товари - леки, лекотоварни и товарни автомобили, автобуси, селскостопански и други самоходни колесни машини; обслужване на пътници. При необходимост на рампата могат да застават два кораба на борд в зависимост от водното ниво;
- **Корабно място № 3** (в процес на съгласуване и изграждане, свързано единствено с поставяне на понтон) на km 597.600 с дължина 100 m, като ще се оборудва с понтон за престой, ревизии на самоходни кораби; корабно бункерование (гориво, смазочни материали, вода) и товаро-разтоварни дейности.

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

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ СВИЩОВ

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

Пристанището разполага с 8 (осем) корабни места:

- **Корабно място № 1** на km **554,520** с дължина **70** m за обработка на насипни товари. Разрешава се престой и обработка само на един кораб. Допуска се престой на втори кораб на борд, свързан с обслужването на обработваният кораб;
- **Корабно място № 2** на km **554,440** с дължина **130** m за обработка на насипни товари. Разрешава се престой и обработка само на един кораб. Допуска се престой на втори кораб на борд, свързан с обслужването на обработваният кораб;
- **Корабно място № 3** на km **554,360** с дължина **100** m за обработка на генерални и насипни товари. Разрешава се престой и обработка само на един кораб. Допуска се престой на втори кораб на борд, свързан с обслужването на обработваният кораб;
- **Корабно място № 4** на km **554,260** с дължина **100** m за обработка на генерални и насипни товари. Разрешава се престой и обработка само на един кораб. Допуска се престой на втори кораб на борд, свързан с обслужването на обработваният кораб;

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

В парцеларния план за корабни места №№ 1, 2, 3, 4, 5 и 7 е предвидена оперативна акватория с ширина 25 m пред петата на кейовата стена. На корабно място № 6 и № 8 е предвидено плаващо хидротехническо съоръжение. На корабно място 6 е предвидена оперативна акватория с ширина 60 m за четири кораба, пред плаващото хидротехническо съоръжение. На корабно място 8 е предвидена оперативна акватория от 15 m пред плаващото хидротехническо съоръжение. Пред оперативната акватория е предвидена обща зона за маневриране с ширина 30 m, а пред нея зона за подхождане с ширина 80 m, като само пред корабно място 6 е стеснена до 27 m. Общата ширина на пристанищната акватория е 135 m.

1.1.3. АНАЛИЗ И ОПИСАНИЕ НА ТЕКУЩОТО СЪСТОЯНИЕ НА ПРИСТАНИЩНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

1.1.3.1. АНАЛИЗ И ОПИСАНИЕ НА ТЕКУЩОТО СЪСТОЯНИЕ НА ПРИСТАНИЩНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

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

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

Пристанищните терминали осигуряват извършването на операции по:

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

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

Проектната дълбочина на всички пристанищни терминали е 2.50 метра.

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

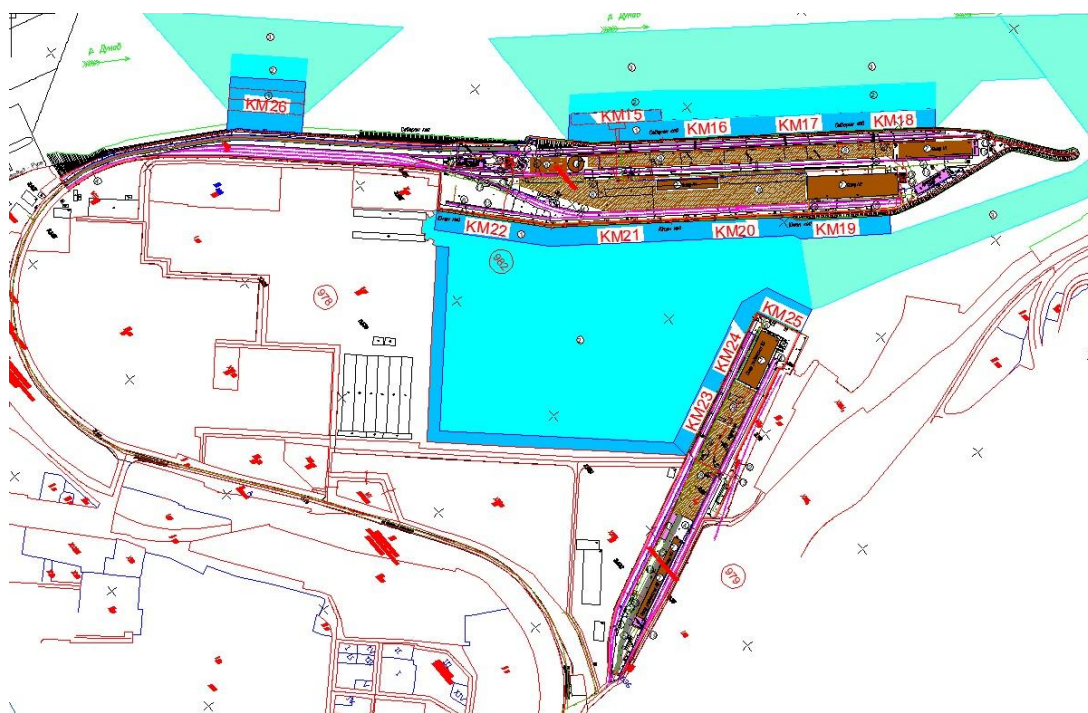
1.1.3.1.1. ОПИСАНИЕ НА ТЕКУЩОТО СЪСТОЯНИЕ НА ПРИСТАНИЩНИТЕ ТЕРМИНАЛИ

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ РУСЕ – ЗАПАД

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

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

Терминалът разполага с 12 /дванадесет/ корабни места и дължината на бреговата линия е 2552 m, а на кейовия фронт 1518 m – виж **Фигура 2**. Общата дължина на корабните места е 1395 m.



Фигура 2. Пристанищен терминал Русе – Запад

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

Корабните места в първи участък са 3, както следва:

- корабно място 25 – дължината на корабното място е 75 m, предназначението е за предоставяне на морско-технически услуги. Наличен е подходящ път. Стената е отвесна шпунтова – силно корозирала;
- корабно място 24 – дължината на корабното място е 75 m, предназначението е за обработка на генерални, насипни, неопасни наливни товари и опасни товари клас

5.1 (окислителни). Оборудвано е с 5 тонен кран /обслужващ и корабно място 23/ с ширина на подкрановия път от 6 метра. Наличен е железопътен коловоз и подходен път. Стената е отвесна шпунтова – силно корозирала;

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

Кранът в първи участък е един с товароподемност 5 тона.

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

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

Осигурената инженерна инфраструктура на първи участък е както следва:

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

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

- корабно място 15 – дължина на корабното място 120 m, предназначено за обработка на генерални, насипни, неопасни наливни товари и опасни товари клас 5.1 (окислителни). Оборудвано е с кран с ширина на подкрановия път от 10,50 m и налични 2 жп коловоза и подходен път. Кейовата стена на корабното място е наклонена с каменна облицовка. Предназначено е за оборудване с понтон;
- корабно място 16 - дължина на корабното място 120 m, предназначено за обработка на генерални, насипни, неопасни наливни товари и опасни товари клас 5.1 (окислителни). Оборудвано е с кран с ширина на подкрановия път от 10,50 m и налични 2 жп коловоза и подходен път. Кейовата стена на корабното място е наклонена с каменна облицовка;
- корабно място 17 - дължина на корабното място 120 m, предназначено за обработка на генерални, насипни, неопасни наливни товари и опасни товари клас 5.1 (окислителни). Оборудвано е с кран с ширина на подкрановия път от 10,50 m и налични 2 жп коловоза и подходен път. Кейовата стена на корабното място е наклонена с каменна облицовка;
- корабно място 18 - дължина на корабното място 120 m, предназначено за обработка на генерални, насипни, неопасни наливни товари и опасни товари клас 5.1 (окислителни). Оборудвано е с кран с ширина на подкрановия път от 10,50 m и налични 2 жп коловоза и подходен път. Кейовата стена на корабното място е наклонена с каменна облицовка;
- корабно място 19 – дължина на корабното място 120 m, предназначено е за обработка на генерални, насипни, неопасни наливни товари и опасни товари клас 5.1 (окислителни). Оборудвано е с кран с ширина на подкрановия път от 6 m, няма жп коловози и подходен път. Кейовата стена е наклонена с каменна облицовка с пропадания зад стената;
- корабно място 20 - дължина на корабното място 160 m, предназначено е за обработка на генерални, насипни, неопасни наливни товари и опасни товари клас

5.1 (окислителни). Оборудвано е с кран с ширина на подкрановия път от 6 m, няма жп коловози и подходен път. Кейовата стена е вертикална с частични отделяния и пропадания зад стената;

- корабно място 21 - дължина на корабното място 160 m, предназначено е за обработка на генерални, насипни, неопасни наливни товари и опасни товари клас 5.1 (окислителни). Оборудвано е с кран с ширина на подкрановия път от 6 m, няма жп коловози и подходен път. Кейовата стена е вертикална с частични отделяния и пропадания зад стената.
- корабно място 22 - дължина на корабното място 150 m, предназначено е за обработка на генерални, насипни, неопасни наливни товари и опасни товари клас 5.1 (окислителни). Оборудвано е с кран с ширина на подкрановия път от 6 m, няма жп коловози и подходен път. Кейовата стена е вертикална с частични отделяния и пропадания зад стената;
- корабно място 26 - дължината на корабното място е 100 m, предназначението е за предоставяне на морско-технически услуги след оборудване с понтон. Достъпът се осъществява по съществуващ път. Предназначено е за оборудване с понтон.

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

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

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

Осигурената инженерна инфраструктура на втори участък е както следва:

- ел. захранване - трифазно 380/220 V, 50 Hz от собствени трафопостове – ТП №1 и ТП №2. Захранването на пристаналите кораби се извършва с подвижни ел. табла.
- пожарни хидранти – налични в целия втори участък. Пожарогасенето може да се извършва и с потопяеми помпи чрез водовземане директно от реката.

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

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

Складовата пропускателна способност на терминал Русе – Запад е:

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

Пристанищен терминал Русе-Запад не е в непосредствена близост до републиканската пътна мрежа. Той е свързан с РПМ чрез общински пътища – ул. „Матей Стойков“, ул. „Росица“, бул. 3-ти Март – път I-5 (Е-85) (Русе - Бяла - Полски Тръмбеш - Велико Търново - о.п. Дебелец - Дряново - Габрово - Шипка - Казанлък - о.п. Стара Загора - Средец - Димитровград - о.п. Хасково - Конуш - Черноочене - Кърджали - Маказа - граница Гърция), който е първокласен път и е част от републиканската пътна мрежа на България, преминаващ по територията на области Русе, Велико Търново, Габрово, Стара Загора,

Хасково и Кърджали. Пътните подходи (ул. Матей Стойков) към двата участъка на пристанищният терминал са изградени от паважна настилка и са в задоволително техническо състояние. Републикански път I-5, осъществява връзка с път I-2 (Граница Румъния - Русе - Цар Калоян - о.п. Разград - о.п. Шумен - Девня – Варна) и път II-21 (Русе - о.п. Тутракан - о.п. Силистра)

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

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

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

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

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ РУСЕ – ЦЕНТЪР

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



Фигура 3. Пристанищен терминал Русе – Център

Корабните места са както следва:

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

на кораби със специално разрешение на Дирекция „Речен надзор – Русе“. Кейовата стена е наклонен тип с каменна зидария.

Осигурената инженерна инфраструктура е както следва:

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

За осигуряване на безопасно швартоване на самоходните кораби и създаване на условия за слизване и качване на екипажите им и пътниците, към кейовата стена на 2-ро корабно място е монтиран понтон. Към него са прекарани водопроводна инсталация и кабели за захранване с електрическа енергия. Корабно място № 1 е оборудвано с понтон за престой на кораби със специален статут - кораби на ДППИ и Дирекция „Речен надзор – Русе“ към ИАМА, като акостирането и престоя се разрешава само след съгласуване с Дирекция „Речен надзор - Русе“. Корабно място № 3 е с възможност за оборудване с понтон за престой на кораби със специално разрешение на Дирекция „Речен надзор – Русе“.

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

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

ОБОСОБЕНА ЗОНА РУСЕ – ИЗТОК

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

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

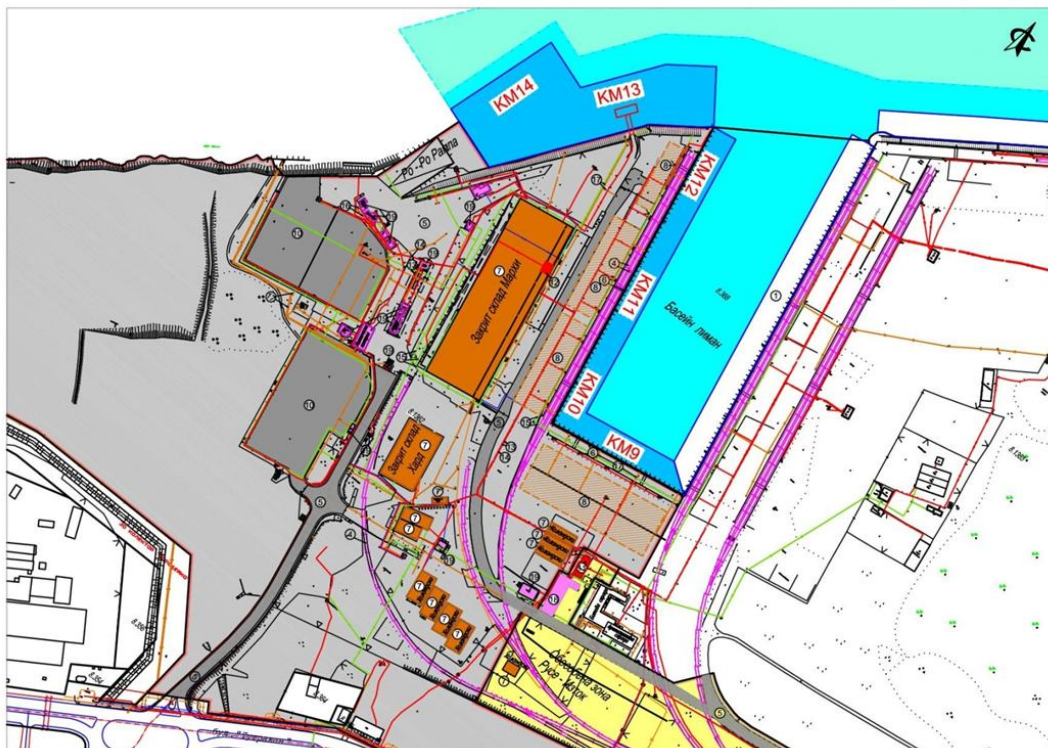
- в поземлен имот с идентификатор **63427.8.1364** и с площ 95 283 m² съгласно АПДС 6774/17.12.2019 г. и АПДС 6775/17.12.2019г., представлява „Обособена зона Русе - Изток“, в която са разположени дълготрайни материални активи, които не притежават характеристиките на пристанищен терминал, тъй като няма излаз на река Дунав и прилежаща акватория и следва да бъде предоставена за ползване/опериране от ДП "Пристанищна инфраструктура" (виж Фигура 2 по-горе). В тази зона е разположена общата инфраструктура - КПП, склад за ГСМ, дозироваща площадка, ремонтна работилница, ел. подстанция и коловозно

развитие, обслужваща двата новообособени пристанищни терминала Русе – Изток - 1 и Русе – Изток - 2. Останалата част от територията съгласно АПДС № 5612/27.06.2014 г., АПДС № 5613/27.06.2014 г. и АПДС № 5614/27.06.2014 г., с местоположение Русе-Изток е с начин на трайно ползване: „за друг вид производствен, складов обект“.

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

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ РУСЕ - ИЗТОК – 2

Пристанищен терминал Русе – Изток - 2 (включващ шест корабни места от № 9 до № 14), част от пристанище за обществен транспорт Русе, е разположен в източната промишлена зона на град Русе на десния бряг на река Дунав и включва: външен кей от km 490,830 до km 489,920 (корабни места №13 и №14); вътрешен басейн с вход на km 489,850 (корабни претоварни места №12, №11, №10 и №9) – по-горе и **Фигура 4**.



Фигура 4. Пристанищен терминал Русе – Изток – 2

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

Пристанищен терминал Русе-изток 2 не е в непосредствена близост до републиканската пътна мрежа. Той е свързан с РПМ, чрез два пътни подхода със самостоятелни ГКПП-та, посредством бул. „Тутракан“ - път I-2 (E70) (Граница Румъния - Русе - Цар Калоян - о.п. Разград - о.п. Шумен - Девня – Варна), който е първокласен път и е част от републиканската пътна мрежа на България, преминаващ по територията на области Русе, Разград, Шумен и Варна. Двата пътни подхода към терминала са с асфалтова настилка и са в добро техническо състояние. Републикански път I-2, осъществява връзка с път I-5 (E-85) (Русе - Бяла - Полски Тръмбеш - Велико Търново - о.п. Дебелец - Дряново - Габрово - Шипка - Казанлък - о.п. Стара Загора - Средец - Димитровград - о.п. Хасково - Конуш - Черноочене - Кърджали - Маказа - граница Гърция) и път II-21 (Русе - о.п. Тутракан - о.п. Силистра).

Корабните места на терминала са:

- корабно място 9 – дължина на корабното място 150 m, за обработка на генерални, насипни и наливни товари (меласа), обработка на опасни товари от клас 5.1 (окисляващи вещества). Наличен е кран с ширина на подкрановия път от 10,50 m. Изпълнен е път с асфалтова настилка за достъп на автомобилен транспорт. Кейовата стена е вертикална с железобетонна конструкция;

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

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

Закритите складове са:

- тип „Холандски“ – три броя едноетажни с площ на два от тях по 330 m² и един с площ от 300 m². Предназначението им е за съхранение на генерални товари;
- тип „Хард“ – едноетажен склад с метална конструкция с площ от 2160 m², предназначен за съхранение на генерални и насипни товари;
- тип „Мархи“ – едноетажен склад с метална конструкция с площ от 11 640 m², предназначен за съхранение на генерални и насипни товари;

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

Осигурената инженерна инфраструктура е както следва:

- ел. захранване - трифазно 380/220 V, 50 Hz от собствен трафопост ТП №3 и от ел. подстанция разположена на територията на Обособена зона Русе - Изток. Корабите се захранват с подвижни ел. табла със следната мощност:
 - корабно място 9 – 300 kW от подстанция Обособена зона Русе – Изток;
 - корабно място 10 – 400 kW от ТП №3;
 - корабно място 11 – 400 kW от ТП №3;
 - корабно място 12 – 400 kW от ТП №3;
 - корабно място 13 – 300 kW от ТП №3 и от подстанция Обособена зона Русе – Изток;
 - корабно място 14 – 300 kW от ТП №3 и от подстанция Обособена зона Русе – Изток.

- водоснабдяване – на територията на целия терминал е изграден и функциониращ водопровод ПЕВП ф90 за питейни и противопожарни нужди. За всяко корабно място е осигурен противопожарен хидрант, като за корабно място №9 противопожарните хидранти са два;
- канализация – изградена е канализация за отвеждане на повърхностни (дъждовни), битови отпадъчни и води, която се зауства в р. Дунав, посредством няколко междинни утаителя. Съгласно разрешително за заустване № 13140258/27.02.2015 г, на площадката на „Пристанищен комплекс Русе“ ЕАД- пристанищен оператор на пристанищни терминали Русе-Изток - 1 и Русе - Изток - 2, се формират битово-фекални отпадъчни води, които се заустват в река Дунав в четири потока, както следва:
 - Поток 1 – брегово заустване на бетонов колектор с диаметър Ф 300 mm, и кота при заустването: 14,97 m.
 - Поток 2 - брегово заустване на бетонов колектор с диаметър Ф 300 mm, и кота при заустването: 15,98 m.
 - Поток 3 - брегово заустване на бетонов колектор с диаметър Ф 300 mm, и кота при заустването: 15,97 m.
 - Поток 4 - брегово заустване на бетонов колектор с диаметър Ф 300 mm, и кота при заустването: 20,97 m.

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

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

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

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

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

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ РУСЕ – ИЗТОК – 1

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

- външен кей от km 489,770 до km 489,280 (корабни места №1, №2, №3 и №4);

- вътрешен басейн с вход на km 489,850 (корабни претоварни места №5, №6, №7 и №8)

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

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



Фигура 5. Пристанищен терминал Русе – Изток – 1

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

- корабно място 1 – дължина на корабното място 110 m, предназначено да обработва

въглища за ТЕЦ Русе „Изток“. Обслужва се с кран с ширина на подкрановия път 10,50 m. Достъпът на тежкотоварни автомобили се осъществява по бетонова настилка. Кейовата стена е наклонена с каменна облицовка;

- корабно място 2 - дължина на корабното място 110 m, предназначено да обработва въглища за ТЕЦ Русе „Изток“. Обслужва се с кран с ширина на подкрановия път 10,50 m. Достъпът за тежкотоварни автомобили се осъществява по бетонова настилка. Кейовата стена е наклонена с каменна облицовка;
- корабно място 3 – дължина на корабното място 100 m, предназначено за обработка на генерални и насипни товари и обработка на опасни товари от клас 5.1 (окисляващи вещества). Обслужва се с кран с ширина на подкрановия път 10,50 m. Достъпът за тежкотоварни автомобили се осъществява по бетонова настилка. Кейовата стена е наклонена с каменна облицовка;
- корабно място 4 - дължина на корабното място 100 m, предназначено за обработка на генерални и насипни товари и обработка на опасни товари от клас 5.1 (окисляващи вещества). Обслужва се с кран с ширина на подкрановия път 10,50 m. Достъпът за тежкотоварни автомобили се осъществява по бетонова настилка. Кейовата стена е наклонена с каменна облицовка;
- корабно място 5 – дължина на корабното място 100 m, предназначено за обработка на генерални и насипни товари и обработка на опасни товари от клас 5.1 (окисляващи вещества). Обслужва се с кран с ширина на подкрановия път 10,50 m. В междукрановия път има два броя жп челни коловози. Достъп на автомобилен транспорт се осъществява по асфалтова настилка. Кейовата стена е вертикална със стоманобетонова конструкция;
- корабно място 6 - дължина на корабното място 100 m, предназначено за обработка на генерални и насипни товари и обработка на опасни товари от клас 5.1 (окисляващи вещества). Обслужва се с кран с ширина на подкрановия път 10,50 m. В междукрановия път има два броя жп челни коловози. Достъпът на автомобилен транспорт се осъществява по асфалтова настилка. Кейовата стена е вертикална със стоманобетонова конструкция;
- корабно място 7 - дължина на корабното място 100 m, предназначено за обработка на генерални и насипни товари и обработка на опасни товари от клас 5.1 (окисляващи вещества). Обслужва се с кран с ширина на подкрановия път 10,50 m. В междукрановия път има два броя жп челни коловози. Достъп на автомобилен транспорт се осъществява по асфалтова настилка. Кейовата стена е вертикална със стоманобетонова конструкция;
- корабно място 8 - дължина на корабното място 100 m, предназначено за обработка на генерални и насипни товари и обработка на опасни товари от клас 5.1 (окисляващи вещества). Обслужва се с кран с ширина на подкрановия път 10,50 m. В междукрановия път има два броя жп челни коловози. Достъп на автомобилен транспорт се осъществява по асфалтова настилка. Кейовата стена е вертикална със стоманобетонова конструкция.

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

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

Закритите складови площи са:

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

за съхранение на генерални товари;

Осигурената инженерна инфраструктура е както следва:

- ел. захранване - трифазно 380/220 V, 50 Hz от 3 /три/ броя собствени трафопостове ТП №1, ТП №2 и ТП №4 и от ел. подстанция разположена на територията на Обособена зона Русе - Изток. Корабите се захранват с подвижни ел. табла.
- водоснабдяване – на територията на целия терминал е изграден и функциониращ водопровод ПЕВП ф90 за питейни и противопожарни нужди. За всяко корабно място е осигурен противопожарен хидрант;
- канализация – изградена е канализация за повърхностно отвеждане на повърхностните (дъждовни) води за корабни места 5, 6, 7 и 8, която е зауствена в р. Дунав, посредством няколко междинни утайтеля. Съгласно разрешително за заустване № 13140258/27.02.2015 г., на площадката на „Пристанищен комплекс Русе“ ЕАД - пристанищен оператор на пристанищни терминали Русе – Изток - 1 и Русе - Изток - 2, се формират битово-фекални отпадъчни води, които заустват в река Дунав в четири потока, както следва:
 - Поток 1 – брегово заустване на бетонов колектор с диаметър Φ 300 mm, и кота при заустването: 14,97 m;
 - Поток 2 - брегово заустване на бетонов колектор с диаметър Φ 300 mm, и кота при заустването: 15,98 m;
 - Поток 3 - брегово заустване на бетонов колектор с диаметър Φ 300 mm, и кота при заустването: 15,97 m;
 - Поток 4 - брегово заустване на бетонов колектор с диаметър Φ 300 mm, и кота при заустването: 20,97 m;
- Общото разрешено количество битово-фекални води, зауствани по четирите колектора в река Дунав е 33,5 m³/d; 2,2 m³/h и 8 400 m³/y. В разрешителното не са определени конкретни параметри по отделно за всеки от четирите потока.

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

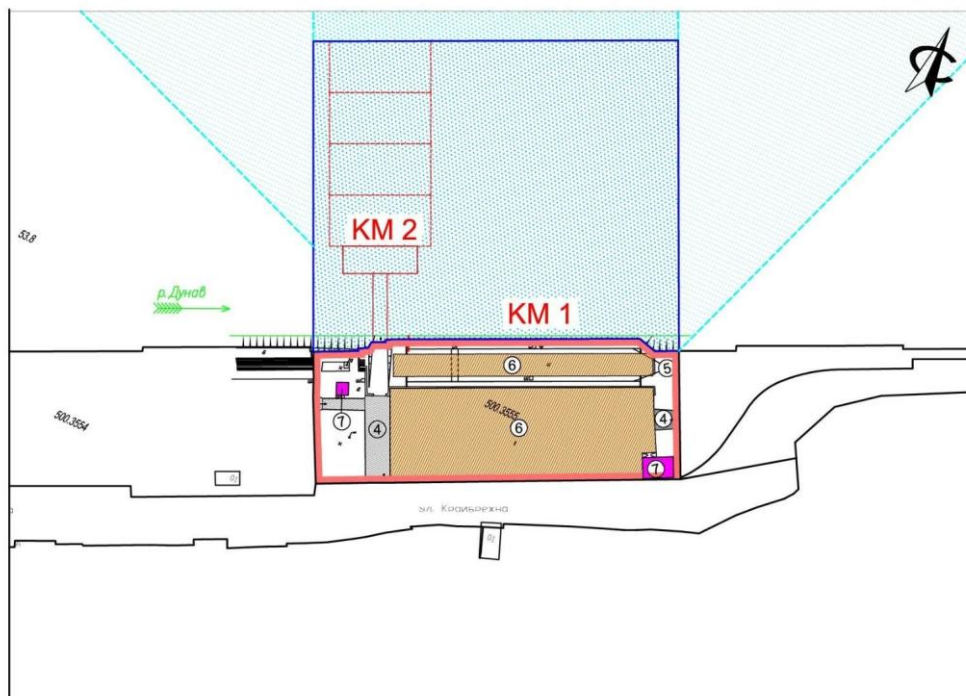
Поради местоположението си и съществуващата площ и инфраструктура на терминала съществуват условия за осигуряване и развитие на напълно интегриран интермодален транспорт – който позволява директно прехвърляне /с или без междинно складиране/ на товари от:

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

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ ТУТРАКАН

Пристанищен терминал Тутракан е разположен на десния бряг на реката между km 432,710 и km 432,610 по километража на р. Дунав.

Терминалът разполага с две корабни места и е специализиран за обработка на генерални и насипни товари и обслужване на пътници. Пристанището е свързано с националната сухопътна мрежа - **Фигура 6**.



Фигура 6. Пристанищен терминал Тутракан

Корабните места на терминала са със следните характеристики:

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

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

Осигурената инженерна инфраструктура е както следва:

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

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

-Върбица - Берово – Мокрен – Зимница - о.п. Елхово – п.к. Лесово – граница Турция).
Терминалът не разполага с жп коловозно развитие и връзка с националната жп мрежа.

ФЕРИБОТЕН ТЕРМИНАЛ СИЛИСТРА

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

Дължината на бреговата линия е 272 m - **Фигура 7.**



Фигура 7. Фериботен терминал Силистра

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

Осигурената инженерна инфраструктура е както следва:

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

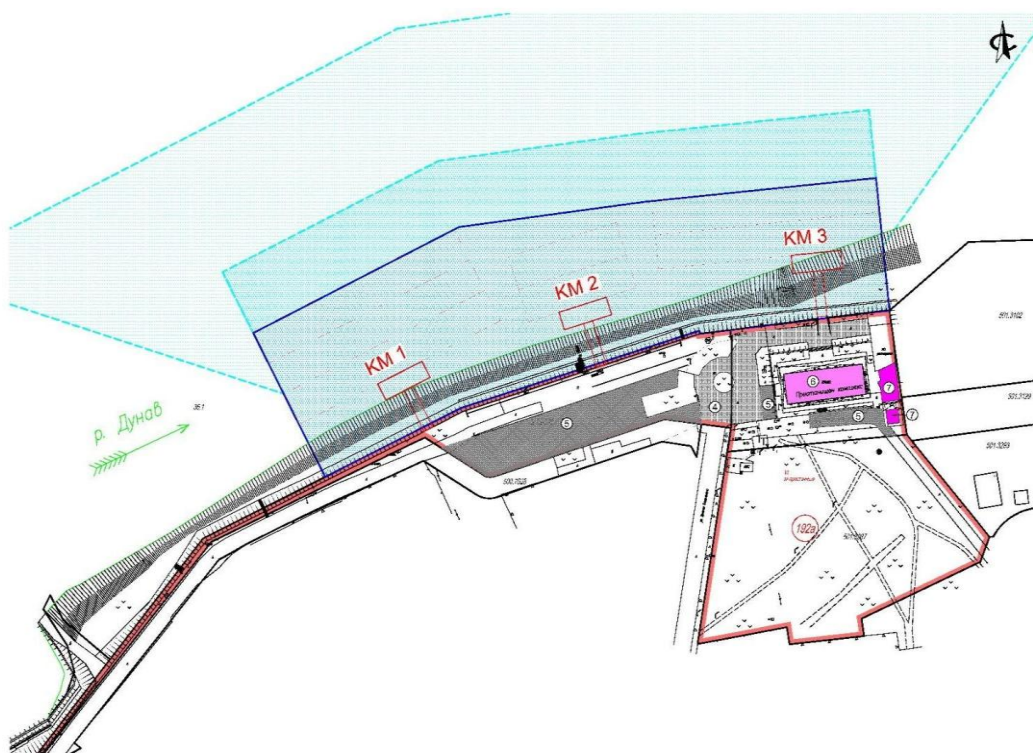
Фериботен терминал Силистра е свързан с републиканската пътна мрежа, чрез пътни подходи, изградени с асфалтова настилка, посредством път III-215 (О.п. Силистра - Ферибот Силистра - граница Румъния), който е третокласен път и е част от

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

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

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ СИЛИСТРА

Пристанищен терминал Силистра е разположен на десния бряг между km 375,600 и km 375,240 по километража на р. Дунав – виж **Фигура 8**.



Фигура 8. Пристанищен терминал Силистра

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

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

Корабните места са:

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

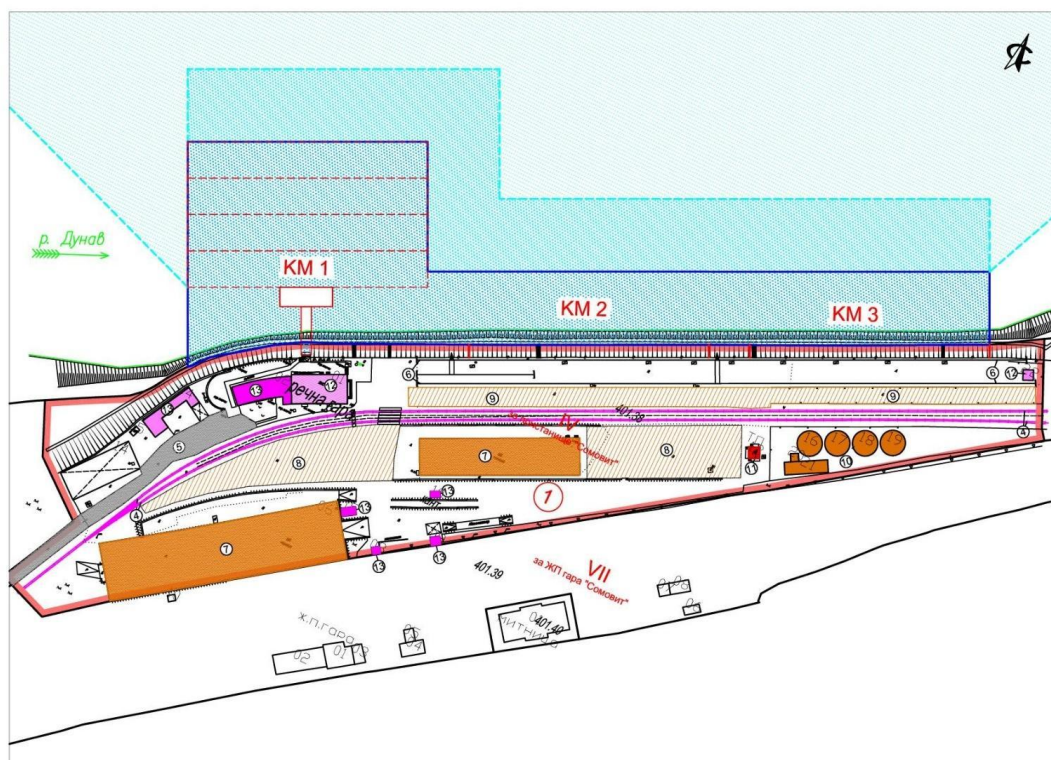
Осигурената инженерна инфраструктура е както следва:

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

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ СОМОВИТ

Пристанищен терминал Сомовит е разположен на десния бряг на река Дунав между от km 607,560 до km 607,280 по километража на реката, върху площ от 30 111 m², съгласно АПДС №7183/30.05.2016 г. – виж **Фигура 9**. Терминалът е специализиран за обработка на генерални, насипни и неопасни наливни товари; обслужване на пътници и корабно бункерование с вода и входно-изходни ревизии на кораби. Терминала е свързан с националната жп мрежа и националната пътна мрежа.

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



Фигура 9. Пристанищен терминал Сомовит

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

Корабните места на терминала са три:

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

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

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

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

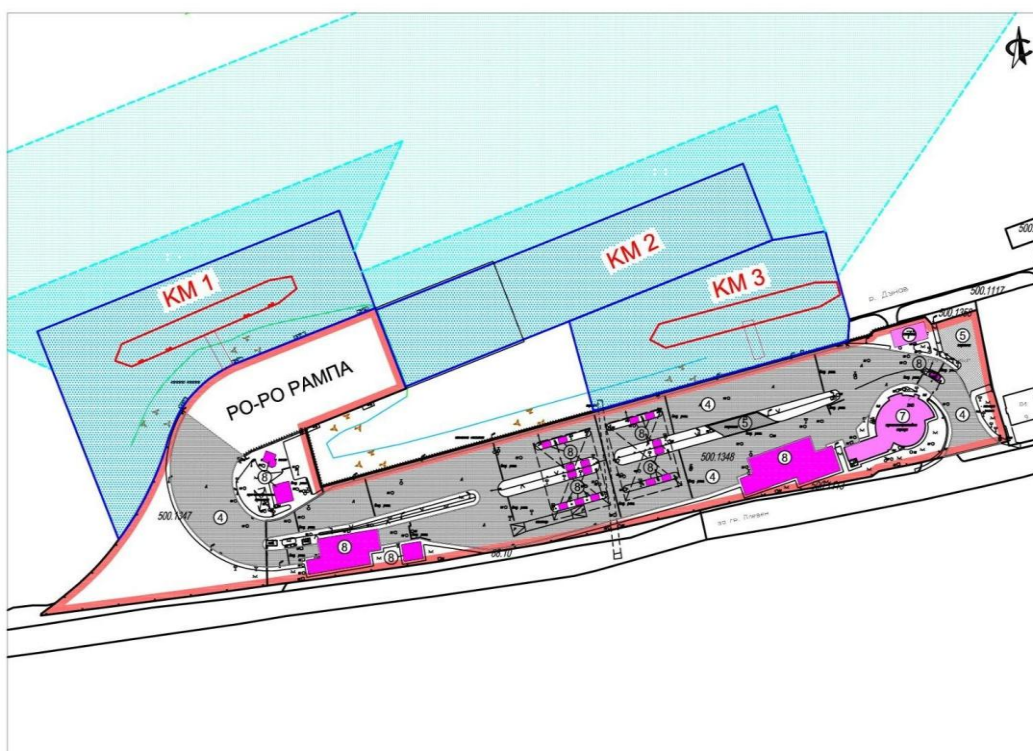
Осигурената инженерна инфраструктура на терминала е както следва:

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

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ НИКОПОЛ

Пристанищен терминал Никопол е разположен на десния бряг на реката между km 597, 780 до km 597,490 по километража на р. Дунав.

Терминалът е специализиран за обработка на Ро-Ро и фериботни товари - леки, лекотоварни и товарни автомобили, автобуси, селскостопански и други самоходни машини на колесен ход; обслужване на пътници - качване и слизание на пътници - **Фигура 10**. Пристанищен терминал Никопол е в непосредствена близост до републиканската пътна мрежа. Пътният подход на терминала е изграден с асфалтова настилка и е в добро техническо състояние. Чрез него се осъществява връзка с републикански път II-34 (Гара Бяла - о.п. Плевен) п.к. Гривица - Мечка - Дебово – Никопол, който е второкласен път и е част от републиканската пътна мрежа на България, преминаващ по територията на област Плевен. Републикански път II-34, осъществява връзка с път II-11 (О.п. Видин - Димово) - Симеоново - Ботево - Арчар - Лом - о.п. Козлодуй - Оряхово - Гиген - Брест - Гулянци - (Дебово - Никопол) и път II-52 (Русе - Бяла) - Мечка - Новград - Свищов - Деков - Бяла вода – Никопол.



Фигура 10. Пристанищен терминал Никопол

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

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

на ро-ро и фериботни товари.

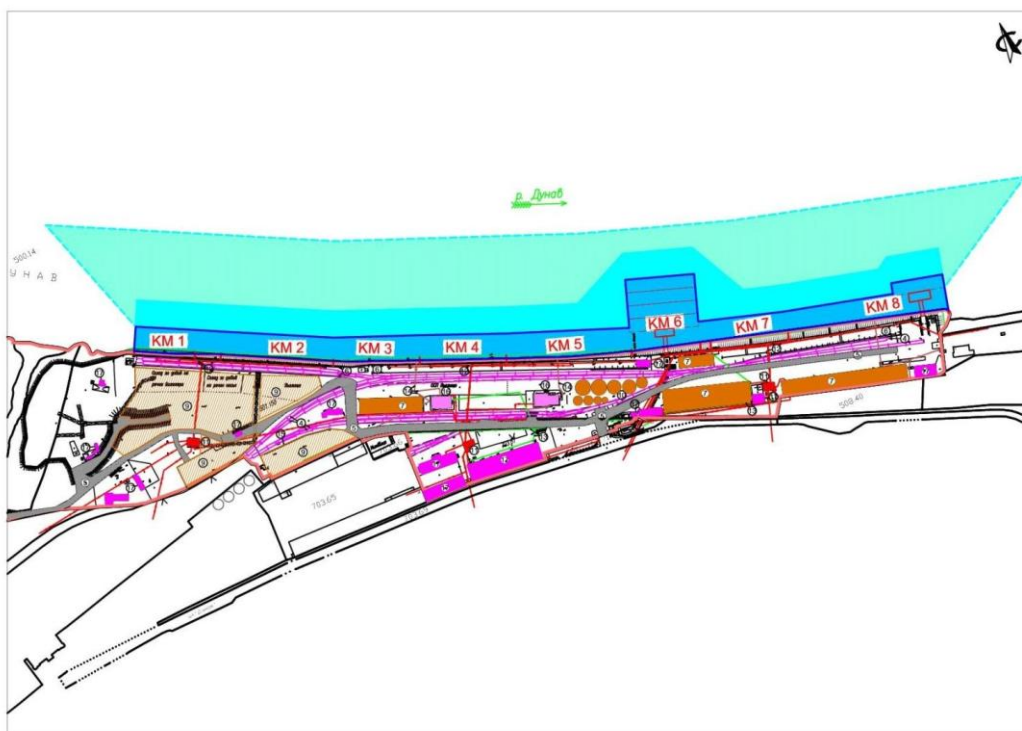
- корабно място 3 – дължина на корабното място 100 m, предназначено за престой и бункерование на кораби. На него се предвижда поставяне на плаващо хидротехническо съоръжение (понтон). Кейовата стена е наклонена стоманобетонова.

Осигурената инженерна инфраструктура е както следва:

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

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ СВИЦОВ

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



Фигура 11. Пристанищен терминал Свищов

Пристанищен терминал Свищов е в непосредствена близост до републиканската пътна мрежа. Пътният подход на терминала е изграден с асфалтова настилка и е в добро техническо състояние. Чрез него се осъществява връзка с републикански път II-52 (Русе -

Бяла) - Мечка - Новград - Свищов - Деков - Бяла вода – Никопол, Републикански път II-52, осъществява връзка с път II-34 (Гара Бяла - о.п. Плевен) п.к. Гривица - Мечка - Дебово – Никопол и път II-54 (Бяла - Полски Тръмбеш) Кв. Гара Бяла - Ценово - Пиперково - Караманово - Вардим - (Новград - Свищов).

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

- корабно място 1 – дължина на корабното място 70 m, предназначено е за обработка на насипни товари. Оборудвано е с кран с ширина на подкрановия път от 10,50 m. В подкрановия път са разположени два жп коловоза и подходящ път. Кейовата стена е наклонена с каменна облицовка;
- корабно място 2 - дължина на корабното място 130 m, предназначено е за обработка на насипни товари. Оборудвано е с кран с ширина на подкрановия път от 10,50 m. В подкрановия път са разположени два жп коловоза и подходящ път. Кейовата стена е наклонена с каменна облицовка;
- корабно място 3 – дължината на корабното място е 100 m, предназначено е за обработка на генерални и насипни товари. Оборудвано е с кран с ширина на подкрановия път от 8,65 m. До корабното място е наличен жп коловоз и асфалтово-бетонна настилка за тежкотоварни автомобили. Кейовата стена е наклонена с каменна облицовка;
- корабно място 4 - дължината на корабното място е 100 m, предназначено е за обработка на генерални и насипни товари. Оборудвано е с кран с ширина на подкрановия път от 8,65 m. До корабното място е наличен жп коловоз и асфалтово-бетонна настилка за тежкотоварни автомобили. Кейовата стена е наклонена с каменна облицовка;
- корабно място 5 – дължина на корабното място 145 m, предназначено за обработка на насипни и генерални товари. Наличен електрически кран с подкранов път 8,65 m. Осигурен е достъп на тежкотоварни автомобили по асфалтови и бетонови пътища и заходи. Кейовата стена е наклонена с каменна облицовка;
- корабно място 6 – дължина на корабното място 80 m, оборудвано с понтон с размери 22 m на 8 m, предназначено за приставане на кораби и обслужване на пътници. Осигурен е достъп на автомобили по асфалтов път. Кейовата стена е наклонена с каменна облицовка;
- корабно място 7 – дължина на корабното място 90 m, предназначено за обработка на генерални и насипни товари. Наличен е кран с подкранов път от 8,65 m. До корабното място е наличен жп коловоз и асфалтово-бетонна настилка за тежкотоварни автомобили. Кейовата стена е наклонена с каменна облицовка;
- корабно място 8 – дължина на корабното място 187 m, предназначено за обслужване на генерални и насипни товари, оборудвано и с понтон с рампа за „ро-ро“ кораби и обслужване на пътници. Понтона е с размери 10 m на 22 m. Има изградена жп инфраструктура и асфалтобетонен път за автомобили и тежкотоварни автомобили. Кейовата стена е наклонена с каменна облицовка.

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

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

Закритите складове са:

- склад „Тютюнев монопол“ – пет етажен склад със застроена площ с размери 40 m на 12 m. Монолитна конструкция с товароносимост от 0,6 t/m². Складът е предназначен за съхранение на генерални товари;

- склад 7 – едноетажен закрит склад с метална конструкция и застроена площ от 2400 m², предназначен за съхранение на насипни и генерални товари;
- склад 8 – едноетажен закрит склад със стоманобетонова конструкция и застроена площ от 2160 m², предназначен за съхранение на генерални и насипни товари.

Осигурената инженерна инфраструктура е както следва:

- ел. захранване – осигурено е трифазно захранване 380/220 V, 50 Hz от 3 /три/ собствени подстанции. Захранването на корабите се извършва от подвижни ел. табла.
- Водоснабдяване и канализация:
 - за корабно място 6 е изграден водопровод с два броя водомерни шахти за снабдяване на корабите (бункероване) с питейна вода . Мястото е снабдено с противопожарен хидрант;
 - за корабно място 7 е изграден - противопожарен хидрант ф80 и за корабно място 8 има изградени два противопожарни хидранта ф80. Захранването е по самостоятелен водопровод;
 - в ПИ №65766.501.158 има съществуващ довеждащ водопровод /РЕ Ф125 мм/ за ПСОВ, в най - западната част на имота преминава отводнителен канал /бетон Ф2000 мм/ на ПСОВ и 3 броя дъждопреливни канали с диаметър Ф2000 мм, Ф800 мм и Ф400 мм;
 - в ПИ №65766.501.26 има съществуващ отводнителен канал, който отвежда водите заустени от ПСОВ и води от дъждопреливника;
 - в ПИ №65766.703.67 има съществуващ уличен водопровод за ПСОВ и преминаващ дъждопреливен канал от имот 65766.501.158 с диаметър Ф800 мм
 - в ПИ №65766.703.73 има съществуващ площадков водопровод след водомерна шахта /етернитови тръби с Ф80/
 - на корабни места 3, 4 има изградени по една канализационна шахта и на корабно място 5 има изградени две канализационни шахти за отвеждане на повърхностните води, които се отвеждат за пречистване в изградената локална пречиствателна станция за нуждите на пристанищен терминал Свищов, която е заустена в р. Дунав.
 - пристанище Свищов има канализационна система и няма пречиствателно съоръжение за битово-фекални води. Същата е свързана с градската канализационна мрежа.

1.1.3.1.2. Анализ на пътния достъп до пристанищните терминали

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ РУСЕ – ЗАПАД

Пристанищен терминал Русе-Запад не е в непосредствена близост до републиканската пътна мрежа. Той е свързан с РПМ чрез общински пътища.

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ РУСЕ – ЦЕНТЪР

Пристанищен терминал Русе-Център не е в непосредствена близост до републиканската пътна мрежа. Той е свързан с РПМ, посредством 2 броя жп прелеза (главен вход при х-л „Рига“ и достъп до Сграда „Булрис“) и общински пътища.

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ РУСЕ - ИЗТОК – 2

Пристанищен терминал Русе-изток 2 не е в непосредствена близост до републиканската пътна мрежа. Той е свързан с РПМ, чрез два пътни подхода със самостоятелни КПП-та.

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ РУСЕ – ИЗТОК – 1

Пристанищен терминал Русе-изток 1 не е в непосредствена близост до републиканската пътна мрежа. Той е свързан с РПМ, чрез два пътни подхода със самостоятелни КПП-та.

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ ТУТРАКАН

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

ФЕРИБОТЕН ТЕРМИНАЛ СИЛИСТРА

Фериботен терминал Силистра е свързан с републиканската пътна мрежа, чрез пътни подходи, изградени с асфалтова настилка.

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ СИЛИСТРА

Пристанищен терминал Силистра не е в непосредствена близост до републиканската пътна мрежа. Той е свързан с РПМ, чрез пътен подход, изграден с асфалтова настилка.

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ СОМОВИТ

Пристанищен терминал Сомовит е в непосредствена близост до републиканската пътна мрежа (РПМ). Пътният подход на терминала е изграден с асфалтова настилка и е в добро техническо състояние.

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ СВИЩОВ

Пристанищен терминал Свищов е в непосредствена близост до републиканската пътна мрежа (РПМ). Пътният подход на терминала е изграден с асфалтова настилка и е в добро техническо състояние.

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

Пълна информация за начина на достъп, състояние и идентификация на пътните връзки е дадена в ДЕО.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

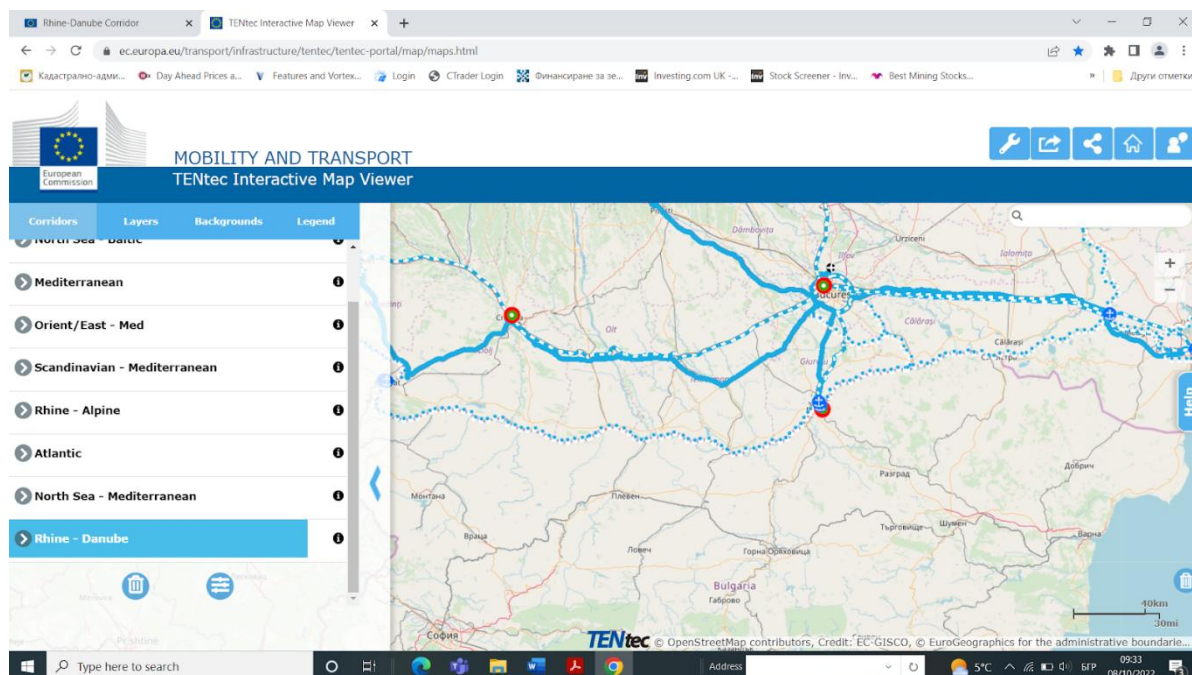
TEN-T се състои от два „слоя“ на мрежата:

- Основната мрежа включва най-важните връзки, свързващи най-важните възли и трябва да бъде завършена до 2030 г.;
- Широкообхватната мрежа обхваща всички европейски региони и трябва да бъде завършена до 2050 г.

Гръбнакът на основната мрежа е представен от девет коридора на основната мрежа,

които са идентифицирани, за да рационализират и улеснят координираното развитие на основната мрежа.

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



Фигура 12. Обхват на пристанище за обществен транспорт Русе в картата на коридор „Рейн – Дунав“

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

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

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

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ РУСЕ – ЗАПАД

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

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

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

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ РУСЕ – ЦЕНТЪР

Пристанищният терминал е насочен основно към пътнически, специални кораби и

обслужване на самоходни плавателни съдове. Не са създадени и не съществуват условия за обработка на насипни, генерални, наливни или „ро-ро“ товари.

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

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

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

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ РУСЕ – ИЗТОК - 2

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

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

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

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

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

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ РУСЕ - ИЗТОК - 1

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

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

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

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

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

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ ТУТРАКАН

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

На него е осигурена инфраструктура за осигуряване и изпълнение на товарооборот

чрез воден транспорт и шосеен транспорт.

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

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

ФЕРИБОТЕН ТЕРМИНАЛ СИЛИСТРА

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

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

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

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ СИЛИСТРА

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

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

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

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ СОМОВИТ

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

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

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

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ НИКОПОЛ

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

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

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ СВИЩОВ

На терминал Свищов са изградени съоръжения и е осигурена възможност за обработка на товари чрез воден, сухопътен и железопътен транспорт.

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

жп транспорт.

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

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

1.1.4. Предвиждания на плана

Конкретните предвиждания се позовават на съответните маркетингови проучвания и прогнозни товари на пристанище за обществен транспорт Русе.

1.1.4.1. План за регулация и застрояване на пристанищната територия ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ РУСЕ - ЗАПАД

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

Действащият план е одобрен със следните административни актове:

- **Кадастрална карта** – за ПИ 63427.3.4 по КККР на гр. Русе, одобрена със заповед № РД-18-18 / 16.05.2007 г. на Изпълнителния директор на АК и заповед за изменение на КККР с № 18-10609 / 07.12.2018 год. на Началник на СГКК Русе, и за ПИ 63427.3.24 по КККР на гр. Русе, одобрена със заповед № РД-18-18 / 16.05.2007 г. на Изпълнителния директор на АК;
- **Регулационен план**, одобрен със заповед № 96 / 20.01.2003 г. за изменение на план за улична регулация на Кмета на Община Русе за УПИ I-1, кв. 982, ЗПЗ - Русе и заповед № 96 / 20.01.2003 г на Кмета на Община Русе за изменение на план за регулация за УПИ II-1, кв. 979, ЗПЗ – Русе;
- **Застроителен план**, одобрен със заповед № РД-01-2118/06.08.2018 г. на Кмета на община Русе е одобрен ПУП-ПЗ на урегулиран поземлен имот I-1 в кв. 982, Западна промишлена зона – Русе;
- **Застроителен план**, одобрен със заповед № РД-01-2118/06.08.2018 г. на Кмета на община Русе е одобрен ПУП-ПЗ на урегулиран поземлен имот II -1 в кв. 979, Западна промишлена зона – Русе.

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

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

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

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ РУСЕ - ЦЕНТЪР

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

Действащият план е одобрен със следните административни актове:

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

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

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

Изменя се плана за регулация с отреждането на УПИ III - за административно обслужване, нов УПИ III 5880. Обособява се нов УПИ XII 5879 за част от ПИ 63427.2.5688 обособена с нов идентификатор 63427.2.5879. В проекта за плана за застрояване в УПИ III и, УПИ XII- кв. 925 се предвижда Крайбрежна зона За обществено и делово обслужване и складова дейност, а за УПИ I-5694 Крайбрежна зона, За обществено и делово обслужване.

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

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

Действащия план е одобрен със следните административни актове:

- **Кадастрална карта** за ПИ 63427.8.1362 по КKKP на гр. Русе, одобрена със заповед № РД-18-91 / 15.12.2007 г на Изпълнителния директор на АГKK; за ПИ 63427.8.1363 по КKKP на гр. Русе, одобрена със заповед № РД-18-91 / 15.12.2007 г на Изпълнителния директор на АГKK; за ПИ 63427.8.1364 по КKKP на гр. Русе, одобрена със заповед № РД-18-91 / 15.12.2007 г на Изпълнителния директор на АГKK; за ПИ 63427.8.1009 по КKKP на гр. Русе, одобрена със заповед № РД-18-91 / 15.12.2007 г на Изпълнителния директор на АГKK; за ПИ 63427.8.356 по КKKP на гр. Русе, одобрена със заповед № РД-18-91 / 15.12.2007 г на Изпълнителния директор на АГKK; за ПИ 63427.8.350 по КKKP на гр. Русе, одобрена със заповед № РД-18-91 / 15.12.2007 г на Изпълнителния директор на АГKK; за ПИ 63427.8.1413 по КKKP на гр. Русе, одобрена със заповед № РД-18-91 / 15.12.2007 г на Изпълнителния директор на АГKK.
- **Застроителен и регулационен план**, одобрен със заповед Със Заповед № РД 01 – 10688 /12.04.2019 г. на Кмета на община Русе е одобрен ПУП – ПР и ПЗ на ПИ

63427.8.1363 в кв. 1006 на Източна промишлена зона – Русе.

- **Застроителен и регулационен план**, одобрен със Заповед № РД-01-2572/ 28.08.2019 г. на кмета на община Русе е одобрен ПУП-ПР и ПЗ за УПИ II-1364 и III-1413 в кв.1006 на Източна промишлена зона – Русе.

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

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

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

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ ТУТРАКАН

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

Действащият план е одобрен със следните административни актове:

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

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

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

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

ФЕРИБОТЕН ТЕРМИНАЛ СИЛИСТРА

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

Действащият план е одобрен със следните административни актове:

- **Кадастрална карта:** за ПИ **00895.506.1 по КККР на с. Айдемир**, одобрена със

заповед № РД-18-2 / 15.01.2008 г на Изпълнителния директор на АГКК.

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

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

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

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ СИЛИСТРА

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

Действащия план е одобрен със следните административни актове:

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

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

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

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

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ СОМОВИТ

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

Действащия план е одобрен със следните административни актове:

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

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

- Максимално плътност на застрояване – 60%;
- Максимален Кинт. – 2;
- Минимална плътност на озеленяване - 30%;

- Максимална височина на застрояването - <12 m.

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

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ НИКОПОЛ

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

Действащият план е одобрен със следните административни актове:

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

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

- Максимално плътност на застрояване – 60%;
- Максимален Кинт. – 2;
- Минимална плътност на озеленяване - 30%;
- Максимална височина на застрояването - 15 m.

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

ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ СВИЩОВ

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

Действащият план е одобрен със следните административни актове:

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

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

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

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

1.1.4.2. ПАРЦЕЛАРНИ ПЛАНОВЕ НА ПРИСТАНИЩНИТЕ АКВАТОРИИ

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

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

1.2. ВРЪЗКА НА ПРОЕКТА НА ГЕНЕРАЛНИЯ ПЛАН С ДРУГИ СЪОТНОСИМИ ПЛАНОВЕ И ПРОГРАМИ

В настоящият раздел на ЕО, в съответната точка от доклада, е разгледана връзката на „Проект на генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе“ с други планове и програми, с цел установяване дали то влиза в противоречие с някои от стратегическите документи.

Съответствието на проектът на Генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе е разгледано и са доказани взаимовръзките му с по-долу посочените стратегически и планови документи:

- Европейски стратегически документи:
 - Стратегия на Европейския съюз за развитието на Дунавски регион и приоритетни проекти за Република България;
 - Бяла книга на транспорта – Стратегия 2050 г. (Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентноспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите);
 - Стратегия на Европейската комисия за „устойчива и умна мобилност“;
 - Европейски зелен пакт;
 - Стратегия на ЕС за биологичното разнообразие за 2030.
- Национални стратегически документи:
 - Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.;
 - Национална програма за развитие: България 2030 г.;
 - Национална стратегия за управление и развитие на водния сектор;
 - Национален план за управление на отпадъците (НПУО) в Република България за периода 2021–2028 г.;
 - Национална концепция за пространствено развитие за периода 2013–2025 г.;

- Национална рамка за политика за развитието на пазара на алтернативни горива в транспортния сектор и за разгръщането на съответната инфраструктура;
- Програмата за транспортна свързаност за периода 2021-2027 г.;
- План за управление на риска от наводнения в Дунавски район за басейново управление за периода 2022 - 2027 г.;
- План за управление на речните басейни в Дунавски район за басейново управление 2022 - 2027 г.;
- Дългосрочна стратегия за смекчаване на изменението на климата до 2050 г. на Република България;
- Интегриран план в областта на енергетиката и климата на Република България 2021 - 2030 г. (ИНПЕК);
- Национална стратегия за адаптация към изменението на климата и План за действие до 2030 г. ;
- Стратегия за преход към кръгова икономика на Република България за периода 2022 - 2027г.;
- Национална рамка за приоритетни действия за Натура 2000 за периода 2021 - 2027г.;
- Национална програма за опазване, устойчиво ползване и възстановяване функциите на почвите (2020-2030 г.);
- Национална програма за контрол на замърсяването на въздуха (2020- 2030 г.).
- Регионални стратегически документи
 - Интегрирана териториална стратегия за развитие – Северен централен регион;
 - Общи устройствени планове.

Целите за опазване на околната среда, заложили в относимите международни и национални стратегически документи е разгледан в точка 7 на ДЕО.

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

2.1. ТЕКУЩО СЪСТОЯНИЕ НА ОКОЛНАТА СРЕДА

2.1.1. КЛИМАТ И АТМОСФЕРЕН ВЪЗДУХ

2.1.1.1. КЛИМАТ

Територията на пристанище за обществен транспорт Русе попада в границите на Европейско-континенталната климатична област и умерено-континенталната климатична подобласт. Пристанищните терминали изцяло попадат в границите на един климатичен район от умерено континенталната климатична подобласт – Северен климатичен район на Дунавската хълмиста равнина.

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

Средната месечна температура през най-студения месец в годината, януари, е между

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

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

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

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

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

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

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

Оптимистичният сценарий предвижда достигане на максимална концентрация на парникови газове около 2050 г., реалистичните – стабилизиране на нивата към 2100 г., а песимистичният – продължаващо увеличение на концентрациите и след този времеви

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

Разпределението на средната температура на въздуха за територията на България по сезони и годишно за референтния и бъдещия период показва, че през всички сезони и на годишна база повишението на температурата е по-голямо за песимистичния, отколкото за реалистичния сценарий. То се изменя в зависимост от сезона, като е най-съществено през лятото (при RCP8.5 надхвърля 6 °C почти за цяла България). Очакваното нарастване на средногодишната температура е 3-4 °C за RCP4.5 и 5-6 °C за RCP8.5.

Изменението на разпределението на валежа както в пространството, така и във времето, особено в дългосрочен план, е значително по-разнородно от това на температурата. Разликите между симулационните резултати, получени чрез отделните модели, както и дисперсията в многомоделния ансамбъл са сравнително големи.

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

На фона на общото количество парникови газове на национално ниво, то приноса на пристанищните терминали, базиран на груба оценка, основаваща се на разхода на гориво, могат да се сметат за незначителни, тъй като представляват около 0,0002 % от общото количество парникови газове, генерирани в страната. Очаква се количеството им да се запази без значителни промени и в хода на прилагане на Генералния план.

2.1.1.2. КАЧЕСТВО НА АТМОСФЕРНИЯ ВЪЗДУХ (КАВ)

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

РИОСВ-Русе:

- АИС „Възраждане“, Русе - О₃, NO, NO₂, CO, SO₂, бензен, ФПЧ10, ФПЧ2.5;
- ДОАС система в гр. Силистра - „Профсъюзи“ (S1) - О₃, NO, NO₂, ФПЧ10, ФПЧ2.5.

РИОСВ-Велико Търново:

- Пункт „РИОСВ“ гр. Велико Търново – ФПЧ10, Pb аер., бензен, ПАВ, As аер., Cd аер., ФПЧ2.5;

- Автоматична измервателна станция „Г. Оряховица“, гр. Горна Оряховица - ФПЧ10, SO₂, NO₂, NO, O₃;
- Автоматична измервателна станция „ДОАС S“ гр. Свищов - ФПЧ10, SO₂, NO₂, H₂S, CS₂, NO, O₃.

РИОСВ-Плевен:

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

Данните, постъпващи от автоматичните системи за контрол на състоянието на атмосферния въздух в реално време за гр. Русе показват запазване на тенденцията за подобрене качеството на атмосферния въздух през последните пет години. Трайно ниски остават нивата на основните следени замърсители-серни и азотни оксиди, въглероден оксид, бензен и озон.

Броят на регистрираните превишения по показател ФПЧ10 от автоматична станция за контрол на КАВ-АИС „Възраждане“- гр. Русе, (над 50 µg/m³) през 2023 г. е 26, значително по-малък от тези през 2022 г.-60. Регистрираните превишения от ДОАС система „Профсъюзи“- гр. Силистра са само 2 броя за 2023 г., спрямо 14 броя за предходния отчетен период през 2022 г. Така Община Русе и Община Силистра отново са с изпълнено условие за не повече от 35 дни в годината с превишение на ПДК за ФПЧ10.

Средногодишната концентрация на фините прахови частици до 10 микрона за гр. Силистра е под определената норма от 40 µg/m³ -17,1 µg/m³ . За Община Русе средногодишната концентрация е 29,9 µg/m³ и остава също под установената норма.

Горивните инсталации в битово отопление имат съществен принос за повишаване нивата на замърсителите през отоплителния сезон. Продължава процесът на газификация на домакинствата и промишлените обекти в областите Русе, Разград и Силистра.

В гр. Русе и гр. Разград функционират и топлофикационни дружества. В гр. Силистра част от промишления и битовия сектор все още не са газифицирани. Локалните горивните инсталации използват твърди и течни горива.

След приключилото изграждане на газопровода за град Силистра и изградената Автоматична газоразпределителна станция, продължава газифицирането на града - основно на обществени сгради и битови абонати.

От изложеното по-горе, могат да се направят следните заключения за състоянието на атмосферния въздух в региона:

- Замърсяването на атмосферния въздух се дължи основно на изгарянето на твърди горива за битово отопление. Използването на влажна дървесина, фосилни горива, и в много малка степен движението на амортизирани транспортни средства води до влошено качество на атмосферния въздух, особено при неблагоприятни атмосферни условия: мъгла, безветрие, температурна инверсия през отоплителния сезон;
- Промишлената дейност не води до сериозно замърсяване на атмосферния въздух, но основен проблем остава отделянето на интензивно миришещи органични и неорганични съединения от определени производствени дейности, които създават дискомфорт на населението на големите градове-Русе, Разград и Силистра;
- Експлоатацията на реконструирани парогенератори и пречиствателни съоръжения към тях в „Топлофикация-Русе“ ЕАД-гр. Русе не води до допълнително натоварване на въздушния басейн на гр. Русе;
- След завършване на процесите на газификация и топлофикация на гр. Русе и

газификация на гр. Силистра, и изпълнение на заложените мерки в актуализираната програма за качество на атмосферния въздух на Община Русе, се очаква трайно намаляване на замърсяването на атмосферния въздух с ФПЧ10 и ФПЧ2,5 и достигане на нормативно определените нива;

- Очаква се след приключване на дейностите по водния цикъл в гр. Русе да окаже трайно влияние върху намаляване на концентрацията на фини прахови частици;
- Поради необходимостта от окончателно валидиране на данните преди докладване в Европейската агенция по околна среда, са възможни минимални промени в публикуваните данни. Окончателните данни се публикуват в Националния доклад за състоянието и опазването на околната среда, изготвян от ИАОС.

За територията на РИОСВ-Велико Търново през 2023 г. нивата на замърсители: серен диоксид, азотен диоксид, озон, бензен, арсен, кадмий, олово, ПАВ и ФПЧ2,5 са значително под установените норми. Измерените средногодишни концентрации на ФПЧ10 и в трите пункта за мониторинг са под СГН за опазване на човешкото здраве. В пунктове за мониторинг - „РИОСВ“, АИС „Г. Оряховица“ и „ДООС S“ е спазена нормата за допустим брой превишения на СДН за ФПЧ10 под 35 броя.

На територията на РИОСВ-Плевен основен източник на замърсяване на атмосферния въздух остават праховите частици, основно емитирани от отоплението на домакинствата през зимните месеци.

Роля на пристанищните терминали в определяне КАВ на засегнатите райони

От дейността на пристанищните терминали основно се генерират неорганизиран прахови емисии.

В настоящата оценка като източници на неорганизиран емисии на прах (ФПЧ10 и ФПЧ2.5), от технологичните процеси, са разгледани пристанищните терминали, на чиято територия се извършва обработката на насипни неупаковани товари. Съгласно данни на пристанищните оператори, дейности по обработка на насипни товари през предходната година се е извършвала на пет пристанищни терминала – Русе - Изток - 1, Русе - Изток - 2, Русе - Запад, Свищов и Сомовит. Изчисленията на генерираните прахови емисии е по подадени от съответните пристанищни оператори количества обработвани насипни товари: Русе - Изток - 1 – 100 411 тона, Русе - Изток - 2 – 54 235 тона, Русе Запад – 37 387 тона, Свищов – 155 337 тона и Сомовит – 186 778 тона.

За изчисляване на годишните емисии на ФПЧ10 и ФПЧ2.5 в резултат от съхранение и товароразтоварни дейности на насипни товари са използвани емисионни фактори посочени в ЕМЕР/ЕЕА 2.A.5.c Storage, handling and transport of mineral products 2023, а именно - 6.0 g/ton за ФПЧ10 и 0.6 g/ton за ФПЧ2.5. Изчислените годишни емисии от технологичните процеси на пристанищата са както следва:

- Русе - Изток - 1 – 0,60 t/y ФПЧ 10 и 0.06 t/y ФПЧ 2,5;
- Русе - Изток - 2 - 0,33 t/y ФПЧ 10 и 0.033 t/y ФПЧ 2,5;
- Русе - Запад - 0,22 t/y ФПЧ 10 и 0.022 t/y ФПЧ 2,5;
- Свищов - 0,93 t/y ФПЧ 10 и 0.093 t/y ФПЧ 2,5;
- Сомовит – 1,12 t/y ФПЧ 10 и 0.11 t/y ФПЧ 2,5.

Въз основа на получените стойности на образувани прахови емисии от пристанищните терминали за предходната 2024 год., като се отчетат спецификите на климатичните характеристики на районите на терминалите и се отчете и спазването на изискванията на чл. 70 от Наредба 1 от 27.06.2005 г. за норми за допустими емисии на вредни вещества, изпускани в атмосферата от обекти и дейности с неподвижни източници на емисии, то не се очаква значително въздействие от работата на пристанищните терминали върху КАВ на засегнатите населени места.

2.1.2. Повърхностни и подземни води

2.1.2.1. Повърхностни води

Проектът на Генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе попада в Дунавски район на басейново управление, района на Повърхностно водно тяло р. Дунав с код BG1DU000R001. Водосборната площ на поречие Дунав е 4217,437 km².

Засегнатото повърхностно водно тяло се идентифицира в категория „река“, като силно модифицирано.

Резултатите от анализа на физикохимичните показатели за 2023 година показват умерено състояние на водите. В два от пунктовете за мониторинг (р. Дунав преди вливане на р. Искър при с. Байкал и р. Дунав при гр. Свищов) са измерени превишени концентрации по показатели общ фосфор и ортофосфати. Тъй като в районите на пунктовете с превишения са разположени обработваеми земи, може да се насочи, че вероятна причина за високите концентрации е използването на торове. По останалите физикохимични показатели изчислените средногодишни стойности отговарят на изискванията за отлично/добро състояние.

Във връзка с прилагането на Рамковата директива за водите 2000/60/ЕС са в действие програми за контролен и оперативен мониторинг на повърхностните води. Основната цел на програмите за контролен мониторинг е да осигурят необходимата информация за оценка състоянието на водите. Програмите за оперативен мониторинг включват онези водни обекти (водни тела), чието състояние е определено като „лошо“.

Веществата и елементите от групата на специфичните замърсители отговарят на нормите за добро състояние. В отделните пунктове се установяват единично измерени стойности над СКОС по показател алуминий, но те не оказват влияние на крайната оценка на водното тяло.

През 2023 г. е планиран и извършен **хидробиологичен мониторинг на пункта на р. Дунав при гр. Ново село (десен бряг) и р. Дунав при гр. Силистра**. Направена е оценка на потенциала според показателите фитопланктон, макрозообентос и риби. Според резултатите тези пунктове на р. Дунав отговаря на изискванията за добър потенциал. Не са установени концентрации приоритетни вещества над СКОС през 2023 г.

Съгласно проекта на ПУРБ 2022-2027 г., изготвената оценка за силно модифицирано (СМБТ) водното тяло с код BG1DU000R001 е за умерен екологичен потенциал (с отклонение по показатели: Макрозообентос (МЗБ) и риби) и недостигащо добро химично състояние (отклонение от СКОС по показатели в биота: бромирани дифенилетири и живак). Недостигането на добро химично състояние се дължи на отклонения от СКОС на приоритетните вещества бромирани дифенил етери и живак, които са установени в матрица биота. Двете вещества са от групата на токсични, устойчиви и биоаккумулятивни вещества, така наречените повсеместно разпространени замърсители. Важно е да се отбележи, че анализ на приоритетни вещества в биота е извършен за първи път в периода на изпълнение на ПУРБ 2016 – 2021 г. и не следва да се разглежда като влошаване на състоянието.

От направеният анализ може да се обобщи, че в периода на действие на ПУРБ 2022-2027 г. екологичния потенциал и химичното състояние на повърхностното водното тяло на река Дунав остават непроменени.

Анализът на резултатите от оценката на екологичното състояние/потенциал на разглежданото повърхностно водно тяло показва, че При сравняване на резултатите с тези от ПУРБ 2022-2027 г. не се наблюдава подобряване на екологичното състояние/потенциал. Основните физико - химични показатели, по които се наблюдават отклонения са свързани с органично замърсяване - ортофосфати, общ фосфор, причина за които са използването на торове за обработваеми земи

Повърхностно водно тяло е определено като водно тяло със значим натиск

Хидроложките показатели по поречието на река Дунав на Пристанище за обществен

транспорт – Русе са сходни за всички терминали. Липсва възможност за регулация на нивото на реката в обхвата на всички терминали. Последния шлюз с възможност за регулация на нивото е Железни врата – разположен преди Пристанищата за обществен транспорт – Русе.

Хидрографските показатели са с ясно изразено пролетно пълноводие и есенно маловодие. Този естествен речен режим на водите определят характеристиките на корабоплаването по реката.

Всички терминали са разположени на високия десен бряг на река Дунав. Високите води при пролетно пълноводие не създават опасности от наводнения и предпоставки за преустановяване на работа на пристанищните терминали. Ниските води изискват съобразяване с товарите и проходимостта на товарните самоходни кораби и корабни композиции.

Може да се обобщи, че качеството на повърхностните води в териториалният обхват на „Проект на генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе“ се характеризират с умерено екологично и не достигащо добро химично състояние.

Водното тяло е трансгранично и силно модифицирано. Дефинираните изключения от постигане на целите за опазване на околната среда за водно тяло са от технически и международен характер и са в пряка зависимост от корабоплаването по реката.

Генералният план не предвижда разширение на пристанищната и техническата инфраструктура, както и промени в обхвата на акваторията на река Дунав. Не се предвижда изграждане на нови корабни места, разширение на пристанищни терминали, нови пътища, нови ж.п. подходи, нови водовземания.

От предвидените дейности не се очаква реализирането на проект на Генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе да окаже значително негативно влияние върху елементите за качество на водното тяло. Заложените в проекта дейности не се очаква да доведат до влошаване на екологичното и химичното състояние на повърхностното водно тяло и до непостигане на поставената екологична цел.

2.1.2.2. Подземни води

Подземните водни тела, попадащи в териториалния обхват на обекта, са както следва:

- BG1G0000QAL007 - Порови води в Кватернера - Карабоазка низина;
- BG1G0000QAL008 - Порови води в Кватернера - Беленско-Свищовска низина;
- BG1G0000QAL010 - Порови води в Кватернера - Бръшлянска низина;
- BG1G0000QAL012 - Порови води в Кватернера - Айдемирска низина;
- BG1G0000QPL026 - Порови води в Кватернера - между реките Осъм и Янтра;
- BG1G00000N1035 - Порови води в Неогена - район Русе – Силистра;
- BG1G0000K2M047 - Карстови води в Ломско-Плевенския басейн;
- BG1G0000K1B041 - Карстови води в Русенската формация;
- BG1G0000J3K051 - Карстови води в Малм-Валанжския басейн.

От подземните водни тела, попадащи в обхвата на разглежданите обекти, като трансгранично с Румъния от плановите за управление на речните басейни е определено ПБТ Карстови води в Малм-Валанжския басейн с код BG1G0000J3K051 (международен код BG04/RO4).

Връзката на подземните водни тела с повърхностните води е определена за първите от повърхността ПБТ. От тези попадащи на територията на обекта 4 ПБТ имат пряка връзка с р. Дунав - Порови води в Кватернера - Карабоазка низина / BG1G0000QAL007, Порови

води в Кватернера - Беленско-Свищовска низина / BG1G0000QAL008, Порови води в Кватернера - Бръшлянска низина/BG1G0000QAL010 и Порови води в Кватернера - Айдемирска низина / BG1G0000QAL012

Съгласно разпоредбите на чл. 5 на Рамковата директива за водите и чл. 157, ал.1, т.2 от Закона за водите в ПУРБ е идентифициран значимият натиск в резултат от човешка дейност, който може да причини влошаване на доброто състояние на подземните води.

В ПУРБ анализът на антропогенния натиск включва идентифициране на значимите източниците и оценка на значимостта му, вкл. потенциалните му въздействия върху подземните води. Разгледани са всички потенциални значими източници на натиск. Определено е въздействието от този натиск върху ПБТ, във връзка с определяне на риска да не постигнат доброто си състояние.

Съгласно ПУРБ 2022 – 2027 год. в риск по химична оценка за непостигане на добро химично състояние са определени ПБТ: BG1G0000QAL007 и BG1G0000K1B041.

В риск от непостигане на добро количествено състояние са засегнати ПБТ BG1G0000QAL008 и BG1G0000QAL012.

В риск по обща оценка са определени: BG1G0000QAL007, BG1G0000QAL008, BG1G0000QAL012 и BG1G0000K1B041.

В ПУРБ 2022-2027 е изготвена обща оценка за химичното и количествено състояние на ПБТ. В лошо химично състояние са определени ПБТ: BG1G0000QAL007 и BG1G0000K1B041. По оценка на количественото състояние на подземните водни тела всички са определени в добро. Оценката на състоянието на зоните за защита на подземните води, предназначени за питейно-битово водоснабдяване оценява лошо състояние за ПБТ с код BG1G0000QAL007.

В Плановите за управление на речните басейни е извършена и прогнозна оценка и анализ за изменение на ресурсите на подземните води под влияние на климатичните промени. Очакваното изменение на естествените ресурси на подземните водни тела в резултат на моделираните и анализирани климатични промени са извършени по сценарии RCP4.5 (умерен) и RCP8.5 (песимистичен). Анализът на данните за определените разполагаеми ресурси за периода 2016 – 2020 г., предоставени от НИМХ (като се има предвид, че се предоставят данни от предходна година) показва, че в резултат от климатичните промени намаляват естествените ресурси на ПБТ, а от там намаляват и разполагаемите ресурси.

В ПУРБ 2022-2027 г. е извършена актуализация на целите за опазване на околната среда на подземните води, разписани в детайли в ДЕО.

По данни на Басейнова дирекция „Дунавски район“ (писмо изх. № ПУ-01-16 (1)/02.02.2023 г. и писмо изх. № ПУ-01-16 (5)/05.02.2024 г.) в обхвата на Проекта на Генералния план в ПИ с идентификатор 63427.8.1413 са изградени шахтов кладенец за питейно-битови нужди. Водовземното съоръжение не е вписано в регистрите на Басейнова дирекция за стопански нужди и разрешителните за водовземане от подземни води на БДДР.

В землищата, в които се намират обектите към пристанище за обществен транспорт Русе има издадени Разрешителни за водовземане от подземни води, но те са извън териториалния им обхват.

В обхвата на обекта не попадат находища на минерални води - изключителна държавна собственост, както и обособени участъци от находищата по т. 99, 100 и 102 по Приложение № 2 към чл. 14, т. 2 на Закона за водите, които са предоставени безвъзмездно за управление и ползване от общините.

2.1.3. ГЕОЛОЖКА СРЕДА

• Литостратиграфия

Литостратиграфките единици, които се разкриват на повърхността в близост до обекта и тези, които са свързани пряко с него попадат в 6 картни листа от Геоложката карта на България М 1:100 000 – картни листове: Русе; Гряка и Ветово; Тутракан; Силистра; Никопол и Плевен; Свищов.

В **Таблица 1** е представена информация за литоложките разновидности, които са характерни за пристанищата, част от Генералния план.

Геоложки карти с нанесено местоположението на обектите на „Проект на генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе“ са дадени към ДЕО.

Таблица 1. Данни за литоложките разновидности, които са характерни за пристанищата, част от Генералния план

Пристанищен терминал	Литостратиграфки единици
Обособена зона Русе-- Изток Пристанищен терминал Русе - Изток - 2 Пристанищен терминал Русе - Изток - 1	Алувиални образувания - руслови и на заливните тераси Еолично - алувиални образувания Еолични образувания
Пристанищен терминал Русе - Център	Алувиални образувания - руслови и на заливните тераси
Пристанищен терминал Русе- Запад	
Пристанищен терминал Тутракан	Еолични образувания
Фериботен терминал Силистра	Алувиални образувания - руслови и на заливните тераси
Пристанищен терминал Силистра	Пролувиални образувания-наносни конуси
Пристанищен терминал Сомовит	Алувиални образувания - руслови и на заливните тераси
Пристанищен терминал Никопол	Белобърдска свита, Новаченска свита, Никополска свита
Пристанищен терминал Свищов	Алувиални образувания - руслови и на заливните тераси Свищовска свита

Обхвата на обекта в тектонско отношение попада в обсега на Мизийската платформа. От развитите на нейния фон основни структури в рамките на обекта се включват склоновете на Ломската падина на запад и Северобългарското сводово издигане на изток (представено е от издигнатия Толбухинско-Ветренски блок и понижения спрямо него Хитринско-Каспичански блок).

Характерно за региона около гр. Русе са Тутраканското понижение и Александрийската депресия (изпълнени с триаски теригенно-карбонатни седименти с дебелина над 1000 m, която нараства в северозападна посока).

Тектонския строеж има мозаечен характер и е резултат от редица разломни нарушения, които ограничават различни по големина и денивелация блокове.

Съгласно Наредба № РД-02-20-2 от 27.01.2012 г. за проектиране на сгради и съоръжения в земетръсни райони - Приложение № 5 към чл. 15, ал. 2 и чл. 106 (Карта за сеизмично райониране на Република България за период 1000 години) и от Приложение № 6 към чл. 15, ал. 2 (Списък на населените места със стойности на сеизмичния коефициент) към Картата за сеизмично райониране на Република България, трасето попада в област с референтно ускорение между 0.11 и 0.15 g при период на повторемост на земетресенията – 475 години.

Генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе обхваща землищата на

гр. Силистра, с. Айдемир, гр. Тутракан, гр. Русе, гр. Свищов, гр. Никопол и с. Сомовит.

По данни от Картата на геоложката опасност в България, обяснителната записка към нея и по информация предоставена от „Геозащита“ ЕООД – Плевен (Писмо с изх. № РД-09-160/19.12.2024 г.), неблагоприятни геодинамични процеси и явления, в обхвата и в близост до обекта са свлачищата (със стар, древен и съвременен произход) и ерозионните процеси по брега на р. Дунав.

Възникването и развитието на свлачищните процеси се обуславя от естествените характеристики на геоложка среда (литоложки строеж) и действащите върху нея фактори, които влияят върху възникването, развитието и/или активизирането на свлачищните процеси. Свлачищата, установени в обхвата на обекта се категоризират на: потенциални, периодично активни и стабилизирани. Активизирането им се определя, както от естествени, така и от техногенни фактори, свързани със строителни дейности.

Ерозионни процеси се определят от хидроложки фактори – както от размивната дейност от р. Дунав при колебания на водните нива, така и в резултат на стичащите се повърхностно-течащите води по склоновете към реката. Върху степента им влияе комплекс от фактори: морфометрични и морфодинамични показатели на релефа, литоложка основа, почвена покривка, растителност, хидроклиматични условия (най-вече поройни валежи) и антропогенна дейност.

Съгласно предоставени данни на МРРБ (Писмо с изходящ номер № 90- 05-384(6)/06.02.2025 г. и ГИС базата им данни, геоложките рискове, проявени в районите на инвестиционните намерения са следните:

- Свлачища - Пристанищен терминал Свищов ;
- Ерозия - Пристанищен терминал-Никопол
- Втечняване - Пристанищен терминал Русе център; Пристанищен терминал Русе запад; Пристанищен терминал Русе-изток-1 и Пристанищен терминал Русе-изток-2; Пристанищен терминал Сомовит; Пристанищен терминал Силистра; Пристанищен терминал Свищов ;

Льос-Пристанищен терминал Русе център. Данни за наличните физико-геоложки явления и процеси, характерни за обектите, част от Проект на генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе са представени в детайли в съответната точка от ДЕО.

Обектите включени към Проект на генерален план за Пристанище за обществен транспорт Русе не засягат предоставени концесии и действащи разрешителни за търсене и проучване (по данни на Министерство на енергетиката- Писмо с изходящ № Е-92-00-98/06.02.2025 г.).

2.1.4. ЛАНДШАФТ

За класифициране на ландшафтните територията на България е разделена условно на 4 области, 24 подобласти и 127 ландшафтни района (Петров, 97). При класифицирането на ландшафтните се отчитат както широчинно-зоналните и меридионално-секторните, така и азоналните закономерности, произтичащи от характера на литогенната основа и особеностите на релефа. Независимо от силното влияние на антропогенния фактор върху съвременното състояние и функциониране на ландшафтите, тяхната диференциация и класификация се правят и с косвено отчитане на измененията им, предизвикани от човешката дейност.

Севернобългарската зонална област на Дунавската равнина е разделена на 4 подобласти, чиято ландшафтна регионализация се обуславя от териториалното съчетание на преобладаващите групи ландшафти. Елементите на „Генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе“ попадат на територията на 2 от тях – Северна Дунавскоравининна и Южнодобруджанска.

В обхвата на Северната Дунавскоравнинна подобласт преобладават ландшафтите на ливадно-степните алувиални низини със средна степен на земеделска усвоеност и ландшафтите на черноземните ливадно-степни равнини на лъсови скали с висока степен на земеделско усвояване. На територията на Южnodобруджанската подобласт най-големи площи заемат ландшафтите на черноземно-степните равнини на лъсови скали с висока степен на земеделско усвояване и ландшафтите на черноземно-степните равнини върху карбонатни скали със средна степен на земеделско усвояване.

И в двете подобласти, влиянието на човешката дейност е силно изразено като това е довело до възникването и оформянето на изцяло изменени антропогенни техногенни ландшафти. Почти всички обекти на Генералния план са разположени в урбанизирана градска среда или са част от индустриални комплекси. Типовете на земното покритие на територията на пристанищните комплекси и около тях може да се изобрази съгласно Националната база данни “Корине земно покритие 2018” и са дадени в съответната точка от ДЕО.

От поземлените имоти, включени в състава на инфраструктурата на пристанищните комплекси само при терминал Свищов има един имот с настоящ статут различен от пристанищна инфраструктура: поземлен имот 65766.501.26 с площ 19 699 m² – предназначение Територия заета от води и водни обекти, начин на трайно ползване - отводнителен канал.

Имотът е със средна степен на земеделско усвояване, но без изградени техническа инфраструктура, съоръжения и сгради свързани с дейността на пристанището.

2.1.5. ЗЕМИ И ПОЧВИ

Почвата представлява повърхностния рохкав слой от земната кора на сушата, образуван под действието на много фактори и притежаващ свойството плодородие. Почвата се изгражда, оформя и развива в резултат на продължителни и сложно протичащи специфични вътрешни процеси и явления, които при своето взаимодействие влизат в различни съчетания и по този начин обуславят голямото почвено разнообразие в страната.

Според Почвено-географското райониране на България (по Нинов, 1997) териториите, включени в проекта на Генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе се намират в Дунавската хълмиста равнина, Долнодунавска почвена област, Среднодунавска и Дунавско-Добруджанска подобласти.

И в двете подобласти доминиращ почвен тип са черноземите, като в Среднодунавската подобласт преобладават карбонатните черноземи следвани от обикновени, глееви и лесивирани черноземи. В Дунавско-Добруджанската най-разпространени са обикновените черноземи, докато карбонатните и глеевите се срещат на малко площи.

Понастоящем почвената покривка в поземлените имоти в който се реализира Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе е видоизменена в резултат на дългогодишната човешка дейност. Въпреки че, генетично почвите могат да принадлежат към един или друг тип и да притежават различни свойства, различните въздействия върху тях са ги превърнали в антропогенни почви.

Антропогенните почви се разделят на две големи групи: силно антропогенизирани и новообразувани (насипни). Към силно антропогенизираните почви се отнасят такива, при които чрез различни мероприятия строежът на естествения почвен профил е нарушен или почвообразователният процес е променен. Към тях могат да бъдат отнесени риголваните, оризовите, градинските и изгребаните (урбаногенни) почви. Към изкуствено образуваните почви се отнасят такива, които се образуват върху насипи от различни материали. Почвите в индустриалните зони най-често спадат към изгребаните и насипните почви.

Изгребаните (урбаногенни) почви са формирани при изкопни и насипни работи във връзка със строителство, от битови отпадъци, от влияние на различни видове транспорт,

при изграждане и функциониране на градските паркове и градини и т.н. Те са образувани вследствие изгребване на почвата до различна дълбочина на профила при извършване на различни земни работи (подравняване на терен, терасиране и др.)

Насипни почви са тези, които се образуват върху различни насипни, т.е. депонирани материали в резултат на различна човешка дейност. Те нямат генетични хоризонти, може да се наблюдават само различни по състав и свойства слоеве.

Процесите водещи до увреждане на почвите съгласно чл. 12 от Закон за почвите са както следва:

1. ерозия;
2. вкисляване;
3. засоляване;
4. уплътняване;
5. намаляване на почвеното органично вещество;
6. замърсяване;
7. запечатване;
8. свлачища;
9. заблацияване.

2.1.6. КУЛТУРНО-ИСТОРИЧЕСКО НАСЛЕДСТВО

Културно–историческото наследство (КИН) е специфичен компонент на околната среда. То е съвкупност от културни ценности, обхващащи нематериалното и материалното недвижимо и движимо наследство, носещо историческа памет и национална идентичност и имат научна или културна стойност.

По данни от регистъра на Националния институт за недвижимо културно наследство (НИНКН), на територията на град Русе са регистрирани над 200 бр. недвижими културни ценности. Съгласно регистрите има 14 групови НКЦ /ансамбли/. Повече от 60% от общия брой единични културни ценности попадат в тях.

Те са концентрирани в обособени територии, както и в непрекъснати структури, започвайки по ул. „Александровска“ (2 бр.); ул. „Княжеска“ (1 бр.); ул. „Славянска“ (1 бр.); площади „Свобода“ и „Александър Батенберг“ и преминавайки през ул. „Николаевска“ (4 бр. групови паметника). В ансамблите НКЦ са съхранени в голяма степен в автентичния си вид, което спомага и за запазването на градска идентичност и уникалност на средата.

От данните от автоматизираната информационна система „Археологическата карта на България“ (АИС АКБ), археологическите обекти в града са над 22 бр.

Културното наследство в района на Тутракан е резултат от дългогодишното напастяване на отминали цивилизации и епохи, които носят специфична памет и идентичност на мястото. По данни от регистъра на Националния институт за недвижимо културно наследство (НИНКН), на територията на града са регистрирани над 70 бр. недвижими културни ценности.

В богато архитектурно наследство на град Силистра се усеща силното влияние на западноевропейската култура от края на XIX и началото на XX век, благодарение на връзките по р. Дунав. По данни от регистъра на Националния институт за недвижимо културно наследство (НИНКН), на територията на град Силистра са регистрирани над 100 бр. недвижими културни ценности.

По данни от регистъра на НИНКН на територията на село Сомовит са регистрирани 8 бр. недвижими културни ценности. Съгласно данните от АИС АКБ регистрираните обекти са 3.

По данни от регистъра на НИНКН на територията на град Никопол са регистрирани над 30 обекта недвижими културни ценности. Съгласно данните от АИС АКБ на

територията на град Никопол регистрираните археологически обекти са над 8 бр.

Град Свищове най-южната точка на река Дунав с най-вдаденото навътре в територията на България дунавско пристанище.

Най-значителен археологически НКЦ е Римски военен лагер и ранновизантийски град Нове, който се намира се на 3 км. източно от Свищов в посока Русе. Нове заедно със Сексагинта Приста, Дуросторум, Рациария (с. Арчар, Видин), оформят външния отбранителен пръстен по река Дунав, т.нар. Дунавски Лимес, спиращ нашествията към земите на днешна България. Той е обявен за археологически резерват. Със Заповед № РД-09-0180 от 02.06.2010 г. на Министъра на културата е одобрен Протокол от 26.02.2010 г. за определяне на граници и режими на Римски военен лагер и ранновизантийски град Нове.

Съгласно чл. 146, ал. 3 от ЗКН недвижимите археологически обекти притежават статут на НКЦ с категория „национално значение“ до установяването им като такива по реда на този закон.

Независимо дали фигурират в регистрите на НИНКН и АИС АКБ, всички селищни и надгробни могили и средновековни отбранителни валове също притежават статут на недвижими културни ценности с категория „национално значение“, съгласно Разпореждане на МС №1711 от 1962 г.

Съгласно писмо №4349 от 04.12.1992 г. на НИПК всички възпоменателни знаци, издигнати по повод участието на България във войните от 1885, 1912-1913, 1915-1918, 1944-1945 години са декларирани като исторически паметници на културата и също притежават статут на недвижими културни ценности.

2.1.7. БИОЛОГИЧНО РАЗНООБРАЗИЕ

2.1.7.1. ФЛОРА

Фитопланктонът в българо-румънския участък на река Дунав е разнообразен, доминиран от кремъчни и зелени водорасли. Според нивата на хлорофил-а, водата е с добро качество. Фитобентосните водорасли включват основно кремъчни видове и цианобактерии.

Планът обхваща два флористични района – Дунавска равнина (Свищов, Никопол, Сомовит) и Североизточна България (Русе, Силистра, Тутракан), които се отличават с богато растително разнообразие. В Дунавската равнина са установени 1560 вида висши растения от 553 рода и 118 семейства, което представлява значителен дял от флората на България. В Североизточна България видовете са 1727, разпределени в 578 рода и 120 семейства. Преобладаващата част от тях (98,6%) са покритосеменни растения (Magnoliophyta).

Естествената растителност в района е силно модифицирана от човешка дейност, като се запазва само в отделни участъци – в Лудогорието, Дунавските острови и няколко находища в равнината. От запад на изток растителността преминава от широколистни гори към горскостепна и степна тревна растителност. В буферната зона по поречието на Дунав се срещат редки и застрашени видове като алдрованда, воден орех и червено усойниче. Разпространени са и инвазивни чужди видове, като айлант, аморфа и бяла акация, които застрашават местните екосистеми.

2.1.7.2. ФАУНА

В река Дунав и притоците ѝ се срещат над 149 таксона зоопланктон и 460 таксона макробезгръбначни, включително различни видове насекоми, ракообразни и мекотели.

Богатото видово разнообразие на риби включва 18 защитени вида, сред които есетрови риби и карагъзови. Във водите на Дунав обитават и различни видове сомове,

шаранови и костурови риби.

В района на плана са установени 24 вида земноводни и влечуги, включително дунавския гребенест тритон, жълтокоремната бумка, пъстрия смук и водната костенурка. Бозайниците са представени от видрата, дивата котка и няколко вида прилепи, които играят важна роля в екосистемата.

Река Дунав е значим миграционен път (Via Pontica) и осигурява дом на множество водолюбиви, грабливи и пойни птици, сред които малкият корморан, белооката потапница, морският орел, различни видове чапли и рибарки. Дунавските острови са важни местообитания за колониални птици.

2.1.7.3. ЗАЩИТЕНИ ТЕРИТОРИИ И ЗАЩИТЕНИ ЗОНИ

Територията и акваторията на пристанищните терминали Русе - Запад, Русе - Център, Русе – Изток - 1, Русе – Изток - 2, Тутракан, Силистра, Свищов и обособената зона Русе - Изток не попадат в защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии (ЗЗТ) и защитените зони по Закона за биологичното разнообразие (ЗБР).

Фериботният терминал Силистра граничи със защитена зона BG0000534 „Остров Чайка“, включваща островите Западна, Средна и Източна Чайка, които осигуряват местообитания за редки и защитени видове. Пристанищният терминал Никопол попада в границите на защитена зона BG0000396 „Персина“, обхващаща заливни гори, водоеми и влажни зони с богато биологично разнообразие. Освен това, терминалът се намира и в защитена зона BG0002074 „Никополско плато“, важна за птици като малкия креслив орел, синявицата и орела змияр.

Пристанищен терминал Сомовит не е в защитена територия, но е в близост до защитена зона BG0000181 „Река Вит“, която включва разнообразни местообитания за редки и защитени видове.

Природен парк „Персина“ Част от пристанищен терминал Никопол попада в границите на Природен парк „Персина“. Паркът обхваща архипелага Беленски острови, където се намира и Поддържан резерват „Персински блата“. Той е част от Рамсарското място „Комплекс Беленски острови“, което заедно с румънското Рамсарско място „Сухая“ формира трансграничен природозащитен комплекс. Зоната е изключително ценна за водолюбиви птици и за опазването на влажните зони по Дунав.

2.1.8. МАТЕРИАЛНИ АКТИВИ

Материалните активи се разглеждат в аспекта на предвижданията на плана по отношение на засегнатите пристанищни терминали.

Детайлна информация за състоянието понастоящем, както и предвижданията на плана по отношение на материалните активи е разгледана в детайли в т. 1 по-горе от настоящата оценка, където също така се дава информация и за предвижданията на плана.

2.1.9. ЗДРАВНО-ХИГИЕННИ АСПЕКТИ НА ОКОЛНАТА СРЕДА

2.1.9.1. ДЕМОГРАФСКА ХАРАКТЕРИСТИКА

Пристанищните терминали в обхвата на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе, са разположени на територията на община Русе (ПТ „Русе – Запад“, ПТ „Русе – Център“, ПТ „Русе – Изток - 2“, ПТ „Русе – Изток - 1“), община Тутракан (ПТ „Тутракан“), община Силистра (ФТ „Силистра“ и ПТ „Силистра“), община Гулянци (ПТ „Сомовит“), община Никопол (ПТ „Никопол“) и община Свищов (ПТ „Свищов“).

По последно публикувани данни на НСИ, към 31 декември 2023 г. населението на България е 6 445 481 души, като в сравнение с предходната година е намаляло с 43 809 души (отрицателен прираст от -6,8‰).

За община Русе, област Русе, в чиито административни граници са ПТ „Русе – Запад“,

ПТ „Русе – Център“, ПТ „Русе – Изток - 2“, ПТ „Русе – Изток - 1“, към 31.12.2023г. броят на населението е 138 084 души, което е 2,1% от населението на страната и 73,5% от населението на областта. Спрямо 2022г. населението на областта е намаляло с 2027 души, което представлява отрицателен прираст от -10,7‰.

За община Силистра, област Силистра, в чиито административни граници е ФТ „Силистра“ и ПТ „Силистра“ към 31.12.2023г. броят на населението е 40 146 души, което е 6,23% от населението на страната и 42,38% от населението на областта. На територията на същата област попада и община Тутракан, в чиито административни граници е разположен ПТ „Тутракан“. За община Тутракан към 31.12.2023г. броят на населението е 11 726 души, което е 0,18% от населението на страната и 12,38% от населението на областта. Спрямо 2022г. населението на област Силистра е намаляло с 961 души, което представлява отрицателен прираст от -10,1‰.

Населението към 31.12.2023г. на община Гулянци, област Плевен, на чиято територия е разположен ПТ „Сомовит“, е 8 961 души, което е 0,14% от населението на страната и 4,11% от населението на областта. На територията на същата област попада и община Никопол, в чиито административни граници е разположен ПТ „Никопол“. За община Никопол към 31.12.2023г. броят на населението е 6 548 души, което е 0,10% от населението на страната и 3,00% от населението на областта. Спрямо 2022г. населението на област Плевен е намаляло с 2441 души, което представлява отрицателен прираст от -11,1‰.

За община Свищов, област Велико Търново, в чиито административни граници е разположен ПТ „Свищов“, към 31.12.2023г. броят на населението е 26 236 души, което е 0,41% от населението на страната и 12,97% от населението на областта. Спрямо 2022г. населението на областта е намаляло с 2094 души, което представлява отрицателен прираст от -10,3‰.

Сред многото комплексни причини за намаляване на населението в страната, на първо място протичането на процесите на раждаемост и смъртност, формиращи неговия естествен прираст.

По отношение на демографските показатели, устойчивата тенденция на намаляване на раждаемостта и естествения прираст, и външните и вътрешни миграционни процеси през последните две десетилетия водят до застаряване на населението и до промени в неговата основна възрастова структура - под, във и над трудоспособна възраст. Тенденцията на застаряване на населението се изразява главно в нарастване на дяла на възрастовото население.

Процесите на застаряване на населението са по-силно изразени от средните данни за страна в повече от половината области, сред които е и области Русе, Силистра, Плевен и Велико Търново.

Данните за възрастова структура на населението от четирите области и шестте общини следват тенденцията на средните данни за страната за „под“, „в“ и „над“ работоспособна възраст.

Към 31.12.2023 г. общият коефициент на възрастова зависимост в България е 61.0%, или на всяко лице в зависимите възрасти (под 15 и над 65 години) се падат по-малко от две лица в активна възраст. Възпроизводството на трудоспособното население се характеризира чрез коефициента на демографско заместване, който показва съотношението между броя на влизащите в трудоспособна възраст (15 - 19 години) и броя на излизащите от трудоспособна възраст (60 - 64 години). Към 31.12.2023 г. това съотношение е 69. Област Силистра е сред областите, в които този показател е най-нисък, а именно - 100 лица, излизащи от трудоспособна възраст, се заместват от 53 лица, влизащи в трудоспособна възраст.

2.1.9.2. ЗДРАВЕОПАЗВАНЕ

Здравословното състояние и здравният статус на населението е интегрален

показател за социално-икономическото развитие на страната, качеството на живота на населението и качеството на развитие на човешкия капитал.

Нивото на риска от бедност на ниско териториално ниво - области и общини е основен инструмент в страната и ЕС за мониторинг на социалния статус на населението. По данни на Министерство на труда и социалната политика, през 2025 г. определената линия на бедност общо за България е 7656 лв. годишен, или 638 лв. средно месечен доход на лице от домакинство, което е повишение с 21,3% в сравнение с 2024 г.

По последни публикувани данни за 2023г. на НСИ, линията на бедност общо за страната е 7655 лв. При този размер на показателя под прага на бедност са били над 1,3 милиона българи, или 20,6% от населението на страната. За същата година за области области Русе, Силистра, Плевен и Велико Търново линията на бедност е съответно 7755 лева, 6024 лева, 6254 лева и 6188 лева годишен доход, като в бедност живее съответно 20,3%, 15,5%, 16,5% и 14,7% от населението в областите, което е около и под средното за страната.

Икономическото развитие е в основата на благосъстоянието на населението. Най-често то се оценява по Брутният вътрешен продукт (БВП) (общата стойност на стоките и услугите произведена на дадена територия за определен период). Разликите в БВП между отделните региони и области в страната са значителни, което се отнася и за области Русе, Силистра, Плевен и Велико Търново. По последни данни на НСИ за 2023 г., БВП на човек от населението при средни данни за страната 28 733 лв., в област Русе е 21 678 лв., в област Силистра – 13 114 лв. и в област Велико Търново - 20 187 лв. на човек, при средни данни за Северен централен район 19 729 лв., а в област Плевен – 17 703 лв. на човек при средни данни за Северозападен район 19 117 лв.

Състоянието на здравето в голяма степен предопределя възможностите за социална и трудова активност, като стратегическа цел на националната здравна политика е подобряване на здравето на населението.

Едновременно въздействие на значителен брой фактори като пол, възраст, образование, трудова заетост и условия на труд, местоживееене, здравна култура, здравни традиции и нагласи, състояние на здравната система и степен на развитие на условия за равен достъп до здравни услуги за всички, социално-икономическо развитие и доходи, определя характера на общия здравен статус на населението, здравното поведение и възпроизвеждането на неравенства за различни социални групи по отношение на достъпа до здравеопазване и здравни грижи.

Нарастващата заболяемост на населението се определя в най-голяма степен от заболявания, които се дължат на демографски фактори, свързани със стареенето на населението, нездравословно хранене, тютюнопушене, употреба на алкохол, нерационален и нехигиеничен живот, намалена двигателна активност и спортуване, живот в стрес и др. Тези и много други фактори, определят особено важното и отговорно място на здравеопазването в разглежданите райони.

Към 31.12.2023г. по данни на НСИ болничната помощ в област Русе се осигурява от 9 болнични заведения, като в областта един лекар обслужва 224 души, а един дентален медик 968 души. За област Силистра болничната помощ се осигурява 3 болнични заведения, като един лекар обслужва 317 души, а един дентален медик – 1579 души. В област Плевен болничната помощ се осигурява съответно от 13 болнични заведения, като един лекар обслужва съответно 130 души, а един дентален медик 1388 души. Същият брой болнични заведения е и в област Велико Търново, като един лекар обслужва 287 души, а един дентален медик - 972 души. За сравнение средните данни за страната са съответно 215 и 847 души от население се обслужват от съответните специалисти.

2.1.9.3. РИСКОВИ ФАКТОРИ, ВЛИЯЕЩИ ВЪРХУ ЗДРАВЕТО НА НАСЕЛЕНИЕТО

Част от основните причини за влошеното здраве на населението е средата и

качеството на живот. Сериозен проблем остават емисиите от фините прахови частици и отчасти на някои други атмосферни замърсители. Въздействието на високите концентрации на прах върху здравето е повишената заболяемост от сърдечно-съдови заболявания, заболявания на дихателната система, особено при децата. Тенденцията към увеличаване съдържанието на азотен двуокис в атмосферния въздух на големите населени места се задълбочава с нарастване броя на личните МПС. Повишените концентрации на азотен двуокис увеличават заболяванията на горни и долни дихателни пътища при децата, задълбочава и усложнява се симптоматиката и заболяемостта на хронично болните хора.

Други рискови фактори на жизнената среда, влияещи върху здравето на населението, са шумът в околната среда и нейонизиращите лъчения, които са разгледани в детайли в другите подчасти от т. 2, както и представени подробно в настоящата точка от ДЕО.

Област Русе

По данните от отчета на РЗИ – Русе за 2023г. за периода от 2019 до 2023 г. за област Русе с най-висок дял са „Болестите на органите на кръвообращението”, следвани от Болести на дихателната система”, „Болести на ендокринната система, разстройства на храненето и на обмяната на веществата“ и „Болести на пикочо-половата система”. В структурата на заболяемостта по причини се установява, че водещи са „Болести на дихателната система”, следвани от „Болести на органите на кръвообращението” и „Болести на пикочо-половата система” .

В близост до пристанищните терминали няма обекти, подлежащи на здравна защита. Най-близкият такъв обект е на разстояние 60 m от пристанищен терминал Русе – Център.

Пристанищните терминали не засягат СОЗ, учредени съгласно Наредба №3/2000г.

Област Силистра

В Годишния отчет за дейността през 2023г., предоставен от РЗИ-Силистра, са представени данни за заболяемостта на населението на Област Силистра за 2022г. Водещо място заемат болестите на органите на кръвообращението - 34%, на второ място са болестите на дихателната система - 15,5%, следвани от клас VI Болести на ендокринната система - 9%, а болестите на пикочо-половата система - 5%. Сред децата до 17 годишна възраст водещо място заемат болестите на дихателната система – 51.81%, следвани от някои инфекциозни и паразитни болести – 19.46%.

Най-близко разположените обекти, подлежащи на здравна защита, в близост до пристанищните терминали, са съответно на 15 m от пристанищен терминал Тутракан, и на 35 m от пристанищен терминал Силистра.

Съгласно писмо на БДДР изх.№ПУ-01-16(9)/10.10.2024г., части от имотите на пристанищен терминал Силистра, в които се разположени пристанищната и техническата инфраструктура на пристанище за обществен транспорт Русе, попадат в трети пояс на СОЗ, учредена със Заповед № СОЗ-220/21.04.2009 г. на Директора на БДДР, определена по реда на Наредба №3/2000 г.

Област Плевен

През 2023 г. от болести на дихателната система (Клас X на МКБ-10) сред населението на община Плевен най-голям брой отново са заболелите от остри инфекции на горните дихателни пътища (J00-J06) като и при двете възрастови групи се наблюдава значително увеличаване на стойностите спрямо предходната година. Съгласно доклада за качеството на атмосферния въздух и здравното състояние на населението в град Плевен за 2023 година, няма превишение на измерваните показатели, като от болестите на дихателната система (Клас X на МКБ-10) сред населението на община Плевен най-голям брой отново са заболелите от остри инфекции на горните дихателни пътища (J00-J06) като и при двете възрастови групи се наблюдава значително увеличаване на стойностите спрямо предходната година.

В близост до пристанищните терминали няма обекти, подлежащи на здравна защита.

Най-близките такива обекти са на разстояние 65 m от пристанищен терминал Сомовит и на 200 m от пристанищен терминал Никопол.

Област Велико Търново

Съгласно направения в доклада на РЗИ анализ на здравното състояние на населението в община Свищов, по групи заболявания от Клас Х „Болести на дихателната система“ на МКБ-10, през 2023 г. и в двете възрастови групи (0 – 17 години и над 18 години) най-много са заболялите от остри инфекции на горните дихателни пътища (J00-J06) – 1 885 лица в групата 0 – 17 години и от други остри респираторни инфекции на долните дихателни пътища (J20-J22) – 67 лица. В групата над 18 години най-много са заболяванията (J00-J06) – 1 719.

В близост до пристанищния терминал няма обекти, подлежащи на здравна защита. Най-близкият такъв обект е на разстояние от 70 m.

2.1.10. Отпадъци

2.1.10.1. УПРАВЛЕНИЕ НА ОТПАДЪЦИТЕ НА ОБЩИНСКО НИВО

На територията, контролирана от РИОСВ-Русе попадат ПТ „Русе – Запад“, ПТ „Русе – Център“, ПТ „Русе – Изток - 2“, ПТ „Русе – Изток - 1“ – Община Русе, ПТ „Тутракан“ – Община Тутракан, ФТ „Силистра“ и ПТ „Силистра“ – община Силистра. На територията, контролирана от РИОСВ-Плевен попадат ПТ „Сомовит“ - община Гулянци и ПТ „Никопол“ – община Никопол, а на територията на РИОСВ-Велико Търново – ПТ „Свищов“ – община Свищов.

Във всички общини на чиято територия са разположени пристанищните терминали, са изградени и функционират системи за организирано сметосъбиране и сметоизвозване на твърди битови отпадъци (ТБО). В регионален план обхванатото население в система за организирано събиране и транспортиране на битови отпадъци на общините е 100 %, като са изготвени графици за периодичността на събирането на битови отпадъци в различните населени места.

Битовите отпадъци от общините Русе и Тутракан се обезвреждат на „Регионално депо за неопасни, инертни и опасни отпадъци за общините Русе, Ветово, Иваново, Сливо поле и Тутракан“-гр. Русе.

Битовите отпадъци от община Силистра се обезвреждат на „Регионално депо за неопасни отпадъци за общините Силистра, Кайнарджа, Ситово, Дулово, Алфатар, Главиница“ - гр. Силистра.

Битовите отпадъци от територията на Община Гулянци постъпват за третиране „Регионален център за управление на отпадъците гр. Плевен“, обслужващ общините Плевен, Гулянци, Долни Дъбник, Долна Митрополия, Искър, Пордим“, от територията на община Никопол и община Свищов – на „Регионална система за управление на отпадъците в регион Левски /Никопол/ - площадка с. Санадиново, обслужваща общините Левски, Никопол, Белене, Свищов и Павликени“.

В изпълнение на изискванията на чл. 19, ал. 3, т. 11 от ЗУО, в градовете с население над 10 000 жители – Русе и Силистра, са определени местата за разполагане на площадки за безвъзмездно предаване на разделно събрани едрогабаритни отпадъци от домакинствата. На РДНО - гр. Русе са изградени две клетки за строителни отпадъци. През 2023 г. всички общини са сключили договори за предаване на строителните отпадъци от бита и домакинствата на фирми, притежаващи документи по чл. 35 от ЗУО за предаване и последващо третиране на СО. На територията на община Русе са разположени контейнери за строителни отпадъци и последващото им предаване на площадки за оползотворяване.

Община Свищов стопанисва „Център за управление на отпадъците“ ЕООД в който се експлоатира мобилна трошачка за третиране на строителни отпадъци. Обособен е терен от 25 дка в рамките на града където се извършва самото третиране на отпадъците.

Образуваните в региона на общините производствените и опасни отпадъци се събират, съхраняват, транспортират и предават за последващо третиране на лица, притежаващи разрешение или регистрационен документ, издаден по реда на Закона за управление на отпадъците.

2.1.10.2. УПРАВЛЕНИЕ НА ОТПАДЪЦИТЕ НА ПРИСТАНИЩНИТЕ ТЕРМИНАЛИ

На територията на пристанищните терминали се разглеждат следните потоци отпадъци: генерирани отпадъци на територията на терминалите, приемане на битови отпадъци от кораби и отпадъци от извършване на поддържащи пристанищната акватория драгажни операции.

Генерираните отпадъци на територията на пристанищните терминали, са основно от битова дейност на работещите там. Всяка година се заплаща такса Битови отпадъци (ТБО) към съответната община, която има ангажимент да събира генерираните битови отпадъци на територията на съответния пристанищен терминал за третиране в съответната регионална система за управление отпадъци. Битовите отпадъци се събират в контейнери на специално отредени за целта места в границите на пристанищния терминал.

Извършването на поддържащи пристанищната акватория драгажни операции, се осъществяват в период не по-малък от 10 години. С писма на ИАППД изх.№ВО-20#1/25.08.2020г. и изх.№ВО-4#1/10.03.2021г., са определени депата за наносни отложения при изпълнение на обект: „Драгиране лимана на пристанищен терминал Русе - Изток, входа и част от лимана на пристанищен терминал Русе - Запад и акваториите на Фериботен терминал Силистра и пристанищен терминал Силистра”, показани в ДЕО. В писмата изрично е посочено, че *„Издрагируваният материал да се изхвърля равномерно по цялата площ на депото, като не се допуска образуването на тепета! При маневрирането на плавателните съдове да се опазват намиращите се в близост плаващи навигационни знаци.“*

По отношение на приемането на битови отпадъци от кораби, за пристанищните терминали в обхвата на пристанище за обществен транспорт Русе, е в сила План за приемане и обработване на отпадъци на пристанище за обществен транспорт Русе, одобрен изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Морска администрация“, съгласно изискванията на чл. 23, ал. 1 от Наредба № 9 от 2013 г. за изискванията за експлоатационна годност на пристанищата и специализираните пристанищни обекти,, в сила от 31.12.2024 г. Планът е изготвен съгласно изискванията на §1а от Допълнителните разпоредби на ЗМПВВППРБ и Наредба № 9 от 17 октомври 2013 г. за изискванията за експлоатационна годност на пристанищата и специализираните пристанищни обекти. В Плана са посочени Специфични изисквания към отделните потоци отпадъци, генерирани при експлоатацията на плавателния съд, а именно:

Битовите корабни отпадъци се събират в специални контейнери, маркирани за отделните видове отпадъци, като отпадъците от корабни аптеки задължително се събират в отделно маркирани контейнери.

Капитаните на кораби са длъжни да осигурят разделно събиране и предаване на битовите корабни отпадъци в добре затворени полиетиленови торби или варели е цел избягване разпиляването им по пирса и в акваторията на пристанищата, като отпадъците от корабните аптеки задължително се събират в отделни ясно етикетирани полиетиленови торби или варели.

Остатъците от корабни товари, определени като замърсители от Европейското съглашение за превоз на опасни товари по вътрешните водни пътища ВОПОГ/ADN (ДВ, бр. 43 от 2008 г., ратифицирано със закон - ДВ, бр. 9 от 2006 г.) се събират и предават единствено в специално определени контейнери или други подходящи вместимости на територията на пристанището.

По ОПТТИ 2014-2021г. е в изпълнение проект за *„Доставка на пристанищни приемни*

съоръжения (ППС) и съоръжения за превенция и реагиране при експлоатационни и аварийни замърсявания (СПРЕАЗ) в българските пристанища за обществен транспорт с национално значение и внедряване на Интегрирана информационна платформа (ИИП).“ Проектът включва доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на съоръжения за приемане на отпадъци от експлоатацията на кораби и остатъци от товари, съоръжения за превенция и реагиране при експлоатационни и аварийни замърсявания, както и разработване и внедряване на интегрирана информационна платформа за управление и осигуряване на безопасност с оглед оптимизиране и развитие на информационното обслужване на морския и речен транспорт. Чрез ИИП се гарантира устойчивост при опазването на околната среда и осигуряване наблюдение и предоставяне на данни в зависимост от определените чрез анализ параметри и сигнализиране при настъпили събития, които са идентифицирани като рискови.

В резултат от проекта и съгласно одобрения План, в пристанищните терминали на пристанище Русе се използват съответните стационарни съоръжения (Пристанищни приемни съоръжения – ППС), в които се приемат само битови отпадъци от кораби (хранителни, пакетиращи материали – пластмаси и консервени кутии и др., стъклени бутилки съдове за храна, хранителни остатъци, хартия и картони), които са посочени в детайли в ДЕО.

Съгласно информацията в Плана, наличните приемни съоръжения за битови отпадъци в пристанищните терминали са достатъчни в случай на заявяване предаването на битови отпадъци от кораби. Към момента не е идентифицирана необходимост от осигуряване от страна на ДППИ на допълнителни приемни съоръжения за отпадъци, резултат от корабоплавателната дейност.

На територията на пристанищните терминали в Пристанище Русе не се извършва предварително третиране на отпадъци от кораби. ППС, разположени на пристанищните терминали се обслужват по договор със съответната община, на чиято територия е разположен терминала.

Информация за вида и количествата на приетите и обработени отпадъци се събират чрез отговорният за прилагането на ППОО в конкретния пристанищен терминал (пристанищния оператор). Ежегодно пристанищния оператор подава годишни отчети до ИАОС по реда на *Наредба № 1 от 04 юни 2014 г. за реда и образците, по които се предоставя информация за дейностите по отпадъците, както и реда за водене на публични регистри.*

По отношение управлението на отпадъците в поземлен имот с идентификатор 63427.8.1009 с площ 12 901 кв.м. се работи по изграждане на пристанищни приемни съоръжения (ППС) за разделно събиране на отпадъци от кораби и обособяване на площадка за разполагане на съоръжения за превенция и реагиране при експлоатационни и аварийни замърсявания (СПРЕАЗ). Съгласно § 2, т. 52 от допълнителните разпоредби на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България, територията на поземления имот се явява обща техническа инфраструктура, обслужваща повече от един терминал от пристанище за обществен транспорт Русе. Проектно площадката включва бонови заграждения и такива за тяхното разгръщане, скимъри предназначени за събиране на различни видове нефтопродукти и масла, колектори за събиране на твърди отпадъци от водната повърхности, помощно оборудване - 2 бр.

2.1.11. *Опасни химични вещества и смеси*

Управлението на химикалите има за цел постигане на високо ниво на защита на човешкото здраве и опазване на околната среда посредством засилване ролята и отговорността на индустрията, осигуряване на безопасната им употреба в условията на

свободно движение на химикалите на вътрешния Европейски пазар и предотвратяване на последствията от промишлени аварии.

Националната политика по управление на химикалите се основава на Закона за защита от вредното въздействие на химичните вещества и смеси (ЗЗВВХВС) и изискванията на Директива Севезо III, транспонирана в българското законодателство в Закона за опазване на околната среда (ЗООС) - Глава седма "Предотвратяване и ограничаване на промишленото замърсяване", Раздел I "Контрол на опасностите от големи аварии" и подзаконовите нормативни актове към тях.

Съгласно Електронната база данни (публичен регистър) на предприятията с нисък и висок рисков потенциал, попадащи в обхвата на глава седма, раздел първи от Закона за опазване на околната среда, на територията на общините, в които са разположени пристанищните терминали, са налични предприятия, класифицирани с нисък или висок рисков потенциал, както следва:

На територията на община Русе – общо 21 предприятия, от които 14 с нисък и 7 с висок рисков потенциал.

На територията на община Силистра – 2 предприятия, от които 1 с нисък и 1 с висок рисков потенциал.

На територията на община Свищов – 2 предприятия, от които 1 с нисък и 1 с висок рисков потенциал.

На територията на община Тутракан, община Гулянци и община Никопол няма предприятия и/или съоръжения, регистрирани като такива с нисък или висок рисков потенциал.

На територията на общините в чиито обхват да разположени пристанищните терминали, част от Пристанище за обществен транспорт Русе, през 2023 г. няма данни за регистрирани случаи на големи аварии с опасни вещества по смисъла на Приложение 5 към ЗООС.

2.1.12. ВРЕДНИ ФИЗИЧНИ ФАКТОРИ

2.1.12.1. Шум

2.1.12.1.1. АНАЛИЗ НА ИЗЛЪЧВАНИЯ В РАЙОНИТЕ НА ПРИСТАНИЩНИТЕ ТЕРМИНАЛИ ШУМ ОТ ПРОМИШЛЕНИ ИНСТАЛАЦИИ И СЪОРЪЖЕНИЯ

Източниците на шум на територията на пристанищните терминали са с еквивалентни нива на шума (непосредствено до източниците) в границите от 8($K_{Г,1};x$ 105 dB(A). Разстоянието, до което има някакво негативно влияние от различните дейности (*шум над допустимите норми за жилищни територии и зони - 55 dB(A)*) може да се изчисли чрез Метод за отчитане на шума от локални и промишлени източници - Наредба № 6 от 26 юни 2006 г. за показателите за шум в околната среда, отчитащи степента на дисконфорт.

Съгласно изчисленията по методиката в радиус от 100 m от източниците на шум, максималното шумово натоварване е до 55 dB(A), а на 150^200 m от източниците, максималните стойности са до 45 dB(A) и въздействието върху околната среда е незначително.

Може да се каже, че жилищните зони, разположени в близост до пристанищните терминали, не са натоварени с наднормен шум от дейността на обектите.

Що се касае до други промишлени източници на шум в районите на пристанищните терминали, то списъкът на подлежащите на мониторинг промишлени източници на шум в района, контролиран от **РИОСВ – Русе**, включва около 100 предприятия, като се актуализира регулярно в зависимост от дейността им.

Резултатите от контролните проверки и от СПИ по фактор шум в контролираната от РИОСВ-Русе територия показват спазване на нормативните изисквания.

Освен промишлените предприятия, основен източник на шум в населените места е

транспортът. През урбанизираната територия на града преминават участъци от основни национални и международни автомобилни трасета.

С цел управление, намаляване и предотвратяване нивата на шум в околната среда за агломерациите, основните пътища, ЖП линии и летища се изработват Стратегически карти на шум, следствие от които и Планове за действие. През 2022 г. е актуализирана Стратегическата карта за шума на агломерация Русе, в изпълнение на изискванията на Закона за защита от шума в околната среда (Обн., ДВ, бр. 74 от 13.09.2005 г.) и Директива 2002/49/ЕО за оценка и управление на шума в околната среда. Съгласно тези изисквания задължение на всяка агломерация с население над 100 000 жители е да актуализира Стратегическата си шумова карта в срок до 30 юни 2022 г. и да приеме нов План за действие. Стратегическа карта на шум, показва, че промишлените обекти не оказват значително влияние върху шумовата обстановка, а с най-голям принос за превишените нива на шум е автомобилният транспорт (речният транспорт практически не оказва влияние върху шумовото замърсяване, а железопътният е с ограничено локално действие за град Русе). Изготвено е математическо моделиране, данните от което са представени графично в Стратегическата карта на град Русе, обществено достъпна през Интернет-страницата на Община Русе. Общината е в процес на изпълнение на редица проекти и мерки, целящи намаляване шумовото натоварване на средата.

РИОСВ - Велико Търново извършва контрол на шума, излъчван в околната среда от промишлените инсталации и съоръжения. През 2023 г. са поведени контролни измервания на нивата на шум, излъчван в околната среда от следните промишлени източници:

- „Прити 95“ ООД, площадка гр. Горна Оряховица (дневно ниво на шума);
- „Олива“ АД, площадка гр. Полски Тръмбеш (дневно ниво на шума);
- „Кроношпан България“ ЕООД, площадка гр. Велико Търново (дневно, вечерно и нощно ниво).

Извършеният анализ на получените резултати от измерванията показва, че не се превишават граничните стойности за дневно, вечерно и нощно еквивалентно ниво на шума по границите на обектите и в съответните места на въздействие, регламентирани в Наредба №6/26.06.2006 г. за показателите на шум в околната среда, отчитащи степента на дискомфорт през различните части на денонощието, граничните стойности на показателите на шум в околната среда, методите за оценка на стойности на показателите на шум и на вредните ефекти от шума върху здравето на населението.

РИОСВ – Плевен контролира шума в околната среда от дейността на 82 действащи промишлени инсталации и съоръжения. От тях през 2023 г. са определени за планов контрол 6 бр. обекти с контролен мониторинг на шум и 4 бр. обекти с издадени комплексни разрешителни, със задължения за провеждане на собствен мониторинг на шум през отчетната година.

През 2023 г. са проверени 12 бр. промишлени източници на шум в околната среда, разположени на територията на РИОСВ – Плевен, от които:

- 5 бр. участия в комплексни проверки на условия в издадено КР (от които 1 бр. е с КМ по шум);
- 5 бр. участия в комплексни проверки на обекти (КПКД) – всички са с КМ по шум;
- 2 бр. индивидуални извънредни планови проверки по фактор „шум“ – КМ;
- 0 бр. по жалби/сигнали.

Допълнително са проверени по документи 13 бр. обекти, представили доклади за резултати от проведен собствен мониторинг, по чл. 27, т. 2 от Наредба № 54/2010 г.

В обхвата на плановите проверки, по утвърден годишен график се провеждат контролни измервания на нивата на шум в околната среда, съвместно с Регионална лаборатория – Плевен към ИАОС. През 2023 г. са извършени общо 19 бр. измервания на шум в околната среда от промишлени обекти. Анализирани са резултатите от:

- 6 бр. планови контролни измервания, по утвърден от МОСВ годишен график;
- 13 бр. доклади за резултатите от проведени собствени периодични измервания (СПИ), в т. ч. от 8 бр. оператори на КР.

През 2023 г. не са измерени нива на шум по границата на промишлената площадка над граничната стойност за промишлено-складови територии 70 dBA. Най-голям брой обекти (44%) са с нива на шум между 60 и 65 dBA.

За промишлените обекти, които се намират в близост до жилищни зони, освен спазването на нормата по границата на промишлената площадка (70 dBA) се контролира и спазването на граничната стойност за ниво на шум в т.нар. “място на въздействие” – пред най-близката жилищна или обществена сграда (55 dBA през деня).

За резултатите от проведените измервания се поддържа информационен регистър на национално ниво – в ИАОС към МОСВ.

На операторите на промишлени обекти са изпратени заключения относно наличието на съответствие с граничните стойности. Измерените промишлени източници отговарят на нормативните изисквания.

За периода няма съставени и връчени АУАН по фактор „шум”.

През 2023 г. няма съществена промяна, в сравнение с предходните две години, в броя на планово измерените промишлени източници на шум, който е относително постоянен и лимитиран от капацитета на РЛ – Плевен.

Нараства значението на превантивния контрол по фактор “Шум” чрез поставяне на адекватни условия за запазване качеството на акустичната среда в рамките на процедурите по ОВОС, ЕО и издаване на КР.

Задължение за разработване на стратегическа карта за шум има единствено Община Плевен. РИОСВ – Плевен. От Администрацията периодично се предоставят данни за измерените нива на шум и информация за предприетите мерки за намаляване на шума от промишлени обекти.

Стратегическата карта е приета с Решение № 344 от 29.11.2012 на Общински съвет – Плевен. Планът за действие към стратегическа карта за шум, след проведено обществено обсъждане, в което участва и РИОСВ – Плевен, е приет с Решение № 831 от 28.11.2013 г. на Общински съвет – Плевен.

2.1.12.1.2. АНАЛИЗ НА АКУСТИЧНАТА СРЕДА В РАЙОНИТЕ НА ПРИСТАНИЩНИТЕ ТЕРМИНАЛИ

Анализ на акустичната обстановка на територията на РЗИ – Русе

По утвърдената Програма за мониторинга на шума в урбанизираните територии на гр. Русе общият брой на пунктовете е 30, 10 пункта, в които се измерват нивата на проникващ шум и 4 функционални зони.

На територията на гр. Русе в диапазона под 58 dB има 2 пункта. В диапазона 58–62 dB има 3 пункта, в диапазона 63–67 dB има 15 пункта, в диапазона 68–72 dB има 9 пункта и в диапазона 73–77 dB – 1 пункт.

Преобладаващият шум за гр. Русе е в диапазона 63–67 dB - 15 пункта, 68–72 dB – 9 пункта.

Анализ на акустичната обстановка на територията на РЗИ-Велико Търново

Контролните пунктове в наблюдаваните градове са общо 48 бр.

Обобщеният анализ на резултатите от измерванията на шума през 2023 г., в сравнение с предходната 2022 г. показва следното:

- Осредненото еквивалентно ниво на шума и в трите наблюдавани града се стационарира до нивата на предходната година (за гр. Велико Търново – 64,44 dB(A) за 2022 г. и 65,03 dB(A) за 2023 г., за гр. Горна Оряховица – 63,99 dB(A) за 2022 г. и

64,10 dB(A) за 2023 г., за гр. Свищов – 62,65 dB(A) за 2022 г. и 62,86 dB(A) за 2023 г.).

- Във всички пунктове, разположени на територии, подлежащи на усилен шумозащита в наблюдаваните градове са регистрирани еквивалентни нива на шума, над нормативно определените стойности от 45 dB(A) и 55 dB(A).
- Измерените еквивалентни нива на шума в наблюдаваните пунктове, разположени на територии с промишлени източници на шум, не надвишават граничните стойности на нивата на шума, с изключение на един пункт. (пункт №13 - ул. „Козлуджа“ №14, гр. Велико Търново).
- В 22 от наблюдаваните пунктове стойностите на еквивалентните нива на шума се задържат на същите нива, в 10 – намаляват с 1 – 4 dB(A), а в 16 – се увеличават с 1 – 4 dB(A).
- Интензивността на автомобилното движение се увеличава в гр. Горна Оряховица (от 451 МПС/час за 2022 г. на 485 МПС/час за 2023 г.) и гр. Велико Търново (от 666 МПС/час за 2022 г. на 718 МПС/час за 2023 г.), а в гр. Свищов остава същата и през двете години (340 МПС/час за 2022 г. и 340 МПС/час за 2023 г.);

През 2022 г. общинските администрации на Велико Търново, Горна Оряховица и Свищов са предприели мерки за оптимизиране на акустичната обстановка в съответните градове. Въпреки това и през 2023 г. продължава неблагоприятната тенденция на измерени наднормени еквивалентни нива на шума на територии, подлежащи на усилен шумозащита и на територии, подложени на въздействието на интензивен автомобилен трафик и в трите наблюдавани населени места.

Анализ на акустичната обстановка на територията на РЗИ-Плевен

Програмата за мониторинг на шум в град Плевен включва 21 пункта за наблюдение.

Данните от определянето нивата на шум през 2023 г. показват, че в 85,91% от пунктовете, еквивалентните нива на шум са над граничната стойност за съответните територии.

През 2023 г. не са регистрирани еквивалентни нива на шума в диапазона над 82 dB(A).

Анализът на получените резултати позволява да се направят следните изводи:

- В територии, подлежащи на въздействието на интензивен автомобилен трафик превишението на граничната стойност през настоящата година е значително по-високо в сравнение с предходната година. За първи път през 2023 г. на три пункта са определени еквивалентни нива на шум в диапазона 73-77 dB(A) и на един пункт в диапазона 78-82 dB(A). Като причина за високите еквивалентни нива на шум може да се посочи липсата на обходен маршрут за транзитно преминаващите транспортни средства и строително-монтажните дейности. Само на един пункт са определени еквивалентни нива на шум под граничната стойност за съответните територии.
- В територии с промишлени източници на шум превишението на граничната стойност се запазва на същото ниво в сравнение с предходната година. На един пункт измерените еквивалентни нива на шум са в норма.
- В жилищни зони и територии превишението на граничната стойност е почти същото в сравнение с превишението за тези територии през предходната година. На един пункт са определени еквивалентни нива на шум под граничната стойност.
- В зоните за обществен и индивидуален отдих, зоните за лечебни заведения и санаториуми и зоните за научно-изследователска дейност на два пункта измерените еквивалентни нива на шум са с по-ниски стойности от предходната година, но са над граничната стойност. В тихи зони, извън урбанизираната територия еквивалентното ниво на шум през 2023 г. е с по-ниски стойности, но е

над граничната стойност.

- През настоящата година в диапазона над 82 dB(A) не са измерени шумови нива в нито един от наблюдаваните пунктове.

Анализ на акустичната обстановка на територията на РЗИ-Силистра

В град Силистра са определени 15 контролни пункта за мониторинг на шума

Може да се обобщи, че:

- Измерените еквивалентни нива на шума трайно се запазват над граничните стойности. На пунктовете, които се намират в зони с учебна, лечебна дейност и жилищни зони, измерените дневни еквивалентни нива на шума са над граничните стойности;
- Пунктовете за 2023г., които имат измерени еквивалентни нива на шума, превишаващи граничните стойности са:
 - В Първа група – райони, прилежащи към пътни трасета с интензивен автомобилен трафик (всички пунктове от групата са с превишение на граничните стойности на шума);
 - В Трета група – райони, подлежащи на усилен шумозащита (зони за учебна дейност, зони за лечебна дейност, жилищни зони и територии) - всички пунктове от групата са с превишение на граничните стойности на шума;
- През 2023г. преобладават пунктовете с нива в диапазона 63-67 dB(A) – 14 броя (93%);
- В диапазона под 58 dB(A) през 2023г. няма нито един пункт;
- В диапазона 68-72 dB(A) през 2023г. не попада нито един пункт;
- В 87% от пунктовете са измерени наднормени нива на шум.

Анализът потвърждава трайно задържане нивата на шумовото замърсяване в диапазона 63-67 dB(A), приет за не прекомерно висок шум, но носещ сериозен здравен риск. Броят на пунктовете, в които измерените нива на шума са над граничните стойности е значителен и затова факторът шум продължава да бъде проблем за здравето и качеството на живот на живеещите в град Силистра.

За извършване на основните товаро-разтоварни дейности (кораб-бряг, бряг-кораб) в пристанищните терминали, части от пристанище за обществен транспорт Русе се използват портални електрически кранове, които са ниски нива на шум, при което не се надвишават допустимите стойности на шум в урбанизирани територии. След приставане на самоходните плавателни съдове в пристанищните терминали се изключват основните двигатели и дизел-генератори, като се подава ел. енергия, нужна за функционирането на кораба от външни електрически табла, собственост на пристанищния оператор.

2.1.12.2. ВИБРАЦИИ

Вибрации в районите на разглежданите пристанищни терминали могат да се генерират основно от транспорта (железопътен, автомобилен и пр.), технологичното оборудване в промишлените предприятия, вкл. и пристанищните терминали, както и работата на строителна техника и механизация.

Предаването на вибрации в земната основа от технологичното оборудване в предприятията по правило се ограничава чрез монтирането му на специално проектирани и изградени за целта фундаменти. Що се касае до вибрациите, излъчване от транспорта, то чрез проектната конструкция на земното легло и пътната настилка, се осигурява бързо затихване на вибрациите от МПС в земната основа, предвид което по правило и те не се считат за източник на вибрации в околната среда. Вибрациите от строителна техника и механизация са ограничени единствено в работна среда и нормалната им експлоатация не

е източник на вибрации в околната среда.

2.1.12.3. РАДИАЦИОННА ОБСТАНОВКА

Министерството на околната среда и водите, чрез Изпълнителната агенция по околна среда (ИАОС) и нейните лаборатории за радиационни измервания във Враца, Монтана, Плевен, Варна, Бургас, Стара Загора и Пловдив, осъществява системни наблюдения за радиационното състояние на околната среда в България чрез утвърдена мрежа за провеждане на радиологичен мониторинг на околната среда (по компоненти: въздух, води и почви), включваща пунктове, наблюдавани показатели и периодичност.

Данните за мощността на дозата на гама-лъчението за страната се получават в реално време от 26 постоянни мониторингови станции на Националната автоматизирана система за непрекъснат контрол на радиационния гама-фон (НАСНКРГФ), администрирана от ИАОС.

Националната автоматизирана система за непрекъснат контрол на радиационния гама-фон е интегрирана в Европейската система за обмен на радиологични данни - EURDEP, като се изпращат ежечасно данни за радиационния гама-фон от страната към EURDEP.

Съгласно Регионалните доклади за състоянието на околната среда за 2023 г. на РИОСВ, в чийто териториален обхват попадат оценяваните пристанищни терминали, може да се анализира, че при наблюдението на радиационното състояние от фоновия мониторинг в необработваемите почви не са констатирани изменения над характерните за съответните райони стойности на специфичната активност на естествените и техногенни радионуклиди. В повърхностните водни тела и седименти, не са установени замърсявания с естествени и техногенни радионуклиди.

2.1.12.4. ЕЛЕКТРОМАГНИТНИ ИЗЛЪЧВАНИЯ

Може да се обобщи, че резултатите от измервания на електромагнитното поле в околността на базовите станции за мобилна комуникация в областите на пристанищните терминали, оценени за съответствие с действащите норми и изисквания, се вижда, че през предходната календарна година няма стойности, превишаващи граничната стойност за плътност на мощност от $10 \mu\text{W}/\text{cm}^2$. Всички отчетени стойности са по-ниски от хигиенните норми за населението, регламентирани в Наредба № 9 за пределно-допустими нива на електромагнитни полета в населени територии и определяне на хигиенно-защитни зони около излъчващи обекти, обн. ДВ бр. 35/1991 г.

На територията на пристанищните терминали, обект на настоящия Доклад, не са налични и не са регистрирани източници на електромагнитни лъчения.

2.2. ЕВЕНТУАЛНО РАЗВИТИЕ НА ОКОЛНАТА СРЕДА БЕЗ ПРИЛАГАНЕ НА ПЛАНА

Отчитайки дадената по-горе подробна характеристика на аспектите на околната среда - виж т. 2.1, в настоящата точка е направен анализ на евентуално развитие на аспектите на околната среда, в т.ч. по отношение на човешкото здраве, без прилагането на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе.

Таблица 2. Евентуално развитие на аспектите на околната среда, вкл. и човешкото здраве, без прилагане на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе

Компонент/ фактор на околната среда	Евентуално развитие без прилагане на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе
Климат, климатични изменения и адаптация към климатичните промени	<p>Цялата страна, в т. ч. и районите на пристанищните терминали, са локализиращи в един от регионите, особено уязвими от изменението на климата, изразяващо се главно в повишаване на температурата и екстремни валежи, както и в увеличената честота на екстремни събития, като суши и наводнения.</p> <p>Независимо от реализацията на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе, тенденцията относно повишаване температурата на въздуха, честотата на екстремните валежи и екстремните събития, очаквано ще се запази.</p> <p>От значение в случая ще е всички новопредвидени дейности да се реализират при съобразяване на очакваните климатични промени и осигуряване адаптация на проектните разработки към същите.</p>
Качество на атмосферния въздух	<p>Нереализирането на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе като цяло не се очаква да доведе до промени в качеството на атмосферния въздух в засегнатите територии. За част от населените места в районите на пристанищните терминали са изготвени и се прилагат програми за подобряване качеството на атмосферния въздух, във връзка с което се изпълняват редица мерки, заложиени в същите. Наблюдава се ясна тенденция за подобряване на КАВ. Без прилагането на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе се очаква запазване на тази положителна тенденция за намаляване на замърсителите, но със значителни затруднения в хода на изпълнение на програмите, дължащи се най-вече на липса на конкретни устройствени изисквания по отношение на пространственото развитие на зелените площи в границите на пристанищните терминали, съхраняване на свободни пространства и създаване на условия за естествена вентилация на територията и др.</p>
Повърхностни води	<p>Неприлагането на „Проект на генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе“ няма да се отрази върху екологичното и химично състояние на водното тяло, като не се очаква да доведе до влошаване състоянието на директно засегнатия повърхностен воден обект, тъй като ще продължат и понастоящем реализираните дейности без промени, при което не се констатира поражаващи се от това проблеми за повърхностните води.</p>
Подземни води	<p>Пристанищната инфраструктура не използва ресурси от подземни води.</p> <p>В обхвата на пристанищен терминал Силистра, попада III пояс на СОЗ, учредена със Заповед № СОЗ-220/21.04.2009 г. на ТК 1, плуен басейн в хотел Дръстър.</p> <p>Пристанищните терминали на Генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе не попадат в буферни зони с радиус 1000 (хиляда) метра от водоземни съоръжения за питейно водоснабдяване без определени СОЗ, за които е необходимо спазване на ограничения в буферни зони, съгласно Приложение 1</p>

Компонент/ фактор на околната среда	Евентуално развитие без прилагане на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе
	<p>към Национален каталог от мерки към ПУРБ.</p> <p>В ПИ с идентификатор 63427.8.1413 е изграден шахтов кладенец за питейно-битови нужди. Водовземното съоръжение не е вписано в регистрите на Басейнова дирекция за стопански нужди и разрешителните за водовземане от подземни води на БДДР. Количественото и качествено състояние на ПВТ се базира на комплектна оценка, включваща експлоатационни ресурси, химичен състав на подземните води и др.</p> <p>Пристанищната инфраструктура е несъизмерима спрямо площите на подземните водни тела. Тя не използва ресурси от подземни води и в тази връзка, неприлагането на Генералния план, не влияе на управлението на ПВТ и зоните за защита.</p>
Геоложка среда	<p>Фериботният терминал Силистра попадащ в землището на с. Айдемир е разположен в участък с развити ерозионни процеси по десния бряг на р. Дунав - р. км. 398-378 - Ветрен- Силистра</p> <p>Пристанищният терминал Русе – Изток - 1 се намира в район на участък с развити ерозионни процеси по десния бряг на р. Дунав - р.км 489-479 Русе-Сандрово</p> <p>Пристанищен терминал Свищов засяга долната граница на древно свлачище № VTR28.65766.01 и в неговия район попадат съвременни свлачища №№ VTR28.65766.01.05, VTR28.65766.01.23, VTR28.65766.01.02 и VTR28.65766.01.06.</p> <p>В обхвата на Пристанищен терминал Никопол попада древно свлачище № PVN21.51723.19 и съвременно, потенциално свлачище PVTM21.51723.19.01, като територията на пристанищния терминал е извън границите на строителната забрана, наложена със Заповед № 141/23.09.1977 г. на КАБ при МС за кварталите в гр. Никопол.</p> <p>Имотите на пристанищния терминал в гр. Тутракан са извън свлачищните участъци и са извън границите на строителната забрана, наложена със заповед № РД-14-02-149/18.03.1982 г. за кварталите в северната част на града.</p> <p>В близост до пристанищен терминал Сомовит се намират: древно и потенциално свлачище с № PVN08.68045.01 и старо, периодични-активно свлачище № PVN08.68045.02.01. Пристанищният терминал се намира извън границите на строителната забрана (Заповед № 141/23.09.1977 г. при МС и Заповед № РД-02-14-167/31.03.1995 г. на МТС, наложена за кварталите на с. Сомовит).</p> <p>Към момента има изградени противоерозионни съоръжения към фериботен терминал Силистра (на изток е изградена наклонена кейова стена, а на запад по брегът на р. Дунав е изградена биозащита) и в района на Пристанищен терминал Силистра защитното съоръжение срещу ерозията се състои от наклонена кейова стена Пристанищната инфраструктура е в</p>

Компонент/ фактор на околната среда	Евентуално развитие без прилагане на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе
	<p>периферията на древни и периодично активни свлачища, но няма застрашена инфраструктура.</p> <p>Генералния план не предвижда строителни и геозащитни дейности.</p> <p>Неприлагането на Генералния план, няма да се отрази на моментното геодинамично състояние на свлачищните склонове, както и на ерозионните процеси.</p>
Ландшафт	<p>Нереализирането на плана не се очаква да доведе до каквито и да е промени в ландшафтните характеристики на района. Неговото бъдещо прилагане ще е от значение за регулиране бъдещите инвестиции и застрояване в границите на пристанищните терминали, така че да не се допусне нарушаване на ландшафтните характеристики на районите.</p>
Земи и почви	<p>Планът е насочен към регулярно развитие и подобряване на пристанищната инфраструктура. Ако не бъде приложен се запазва текущото състояние на почвите в района на пристанищните терминали. Възможно е поради липса на конкретни устройствени изисквания по отношение на пространственото развитие на зелените площи в границите на пристанищните терминали при нереализирането на плана, да се стигне до значително увреждане на почвени профили.</p>
Културно-историческо наследство	<p>Без прилагане на плана ще се запази съществуващото състояние на културно-историческото наследство.</p>
Биологично разнообразие	<p>Без прилагане на плана ще липсва систематичен подход към екологичните проблеми в района. Предвидените в плана конкретни мерки като ограничаване на строителните работи през размножителния период на птиците, изготвяне на план за собствен мониторинг, подбор на местни видове при озеленяване и внедряване на системи за предотвратяване на разливи на опасни вещества в акваторията няма да бъдат реализирани по координиран начин.</p> <p>Също така, без плана ще отсъства стратегическият подход към разделното събиране на отпадъци и прилагането на противопожарни мерки. Липсата на обучение на пристанищния персонал за действие при аварии ще увеличи риска от инциденти с негативно въздействие върху биоразнообразието. В плана е подчертано и изискването за съобразяване с границите на защитените територии и зони при разработване на нови проекти.</p> <p>Неосъществяването на плана би довело до запазване на съществуващите негативни тенденции, фрагментирани и некоординирани действия по опазване на биоразнообразието и потенциално бъдещо влошаване на състоянието на местообитанията и видовете в района.</p>
Материални активи	<p>Не се очаква промяна в състоянието на материалните активи в района на пристанищните терминали при нереализирането на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе.</p>
Здравно-хигиенни аспекти	<p>Нереализирането на Генералния план на пристанище за</p>

Компонент/ фактор на околната среда	Евентуално развитие без прилагане на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе
	обществен транспорт Русе би могло да доведе до нерегулирано развитие на дейностите в границите на засегнатите пристанищни терминали, поради което да се констатира локално завишени емисии в атмосферата и шумови нива, което обаче не се очаква да е значително. Това от своя страна няма да промени здравно-хигиенните аспекти на средата в зоните на близко разположените обекти, подлежащи на здравна защита, наблюдавани и понастоящем. Може да се обобщи, че неприлагането на Генералния план за пристанище Русе няма да окаже значителни вредни въздействия и поледици върху живота и здравето на засегнатото население.
Отпадъци	На национално и местно ниво, в районите, където е ситуирана пристанищната инфраструктура, предмет на оценка, се наблюдава тенденция по отношение управление на отпадъците за намаляване на количеството генерирани и депонирани битови отпадъци, навлизане и налагане на кръговата икономика, вторично използване на ресурсите. Не се очаква нереализирането на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе да се отрази върху процесите, свързани с управлението на отпадъците на местно, регионално и национално ниво. И понастоящем пристанищните терминали са с внедрени системи за управление на отпадъците и тяхното правилно управление, при спазване изискванията на приложимата в страната нормативна база в областта, не са предпоставка за отрицателно повлияване върху компонентите на околната среда.
Опасни химични вещества	Не се очаква промяна в средата при нереализирането на плана, вкл. и дължащо се на увеличен риск от възникване на аварийни събития в разположени в близост съоръжения с нисък или висок рисков потенциал.
Вредни физични фактори	Нереализирането на Генералния план в цялост няма да повлия върху тенденциите, наблюдавани и понастоящем, по отношение нивата на шум, вибрации и електромагнитни лъчения в районите на пристанищните терминали и засегнатите населени места. Възможно е неприемането и неприлагането на плана да доведе до влошаване на акустичната среда в района поради нерегламентирано застрояване и разширяване на пристанищните терминали.

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

Както е посочено и по-горе чрез проекта на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе се дава възможност за развитие на съществуващите пристанищни дейности и услуги с оптимизиране на зоните, в които се извършват, подобряване на транспортните, технологичните, инфраструктурните проекти, свързани с организацията на пристанищните дейности, както и вземане на обосновани решения за навигационното осигуряване на пристанищната акватория – граници и проектни дълбочини. Залагането на обобщени параметри за бъдещи инвестиционни инициативи за

изграждането на нови открити и закрити складове, нови складове за специфични товари, нови паркинги, зони за изчакване, административни сгради с офиси, както и отразяване и създаване на база за реализация на текущи инициативи и планове, като монтаж и въвеждане в експлоатация на пристанищни приемни съоръжения за отпадъци, също са в основата на плана.

Въз основа на характеристиката на аспектите на околната среда към момента (която е направена в т. 2 на ДЕО), както и на предвижданията на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе, в тази точка е обърнато внимание на онези територии, които ще се засегнат най-значително от реализацията на плана. Това са основно районите на засегнатите от плана пристанищни терминали.

3.1. КЛИМАТ И АТМОСФЕРЕН ВЪЗДУХ

3.1.1. КЛИМАТ, ПРОМЕНИ В КЛИМАТА И АДАПТАЦИЯ КЪМ КЛИМАТИЧНИТЕ ПРОМЕНИ

Изпълнението на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе не предполага негативно засягане на територии по отношение на климата, климатичните изменения и адаптацията към климатичните изменения. Количествата генерирани в околната среда емисии от прилагането на плана (реализирането и експлоатация на свързаните с него проекти) се очаква да са с пространствен мащаб, който да е с подмрежов ефект за пространствените мащаби на изменение на климата. Следователно няма да има изменение в режима и пространственото разпределение на стойностите на климатичните елементи в разглежданите райони на пристанищните терминали, обект на оценка.

Проектирането и изпълнението на конкретни проекти при спазване на заложените в плана параметри ще става при съобразяване на настъпилите и очаквани за районите особености, породени от климатичните промени, предвид което с прилагането на Генералния план ще става съобразено с адаптация на същия към климатичните промени.

3.1.2. КАЧЕСТВО НА АТМОСФЕРНИЯ ВЪЗДУХ

Прилагането на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе е свързано с реализирането на конкретни проектни предложения при спазването на устройствените зони и параметри на проектиране и застрояване, утвърдени от плана. При изпълнението на строителни и/или изкопно-насипни дейности при реализацията на дадени инвестиционни предложения ще се наблюдава локално, временно и обратимо влошаване на качеството на атмосферния въздух в съответния пристанищен район, където същите се реализират. Нормативно определено е при изпълнение на строителните и/или изкопно-насипните дейности да се спазват изискванията на чл. 70 от Наредба № 1 за норми за допустими емисии на вредни вещества (замърсители), изпускани в атмосферата от обекти и дейности с неподвижни източници на емисии, съгласно което не се очаква реализацията на Генералния план на пристанище Русе да има значително въздействие върху качеството на атмосферния въздух в районите на пристанищните терминали и засегнатите населени места.

Прилагането на плана в неговата цялост се очаква да доведе до положителни и постоянни въздействия, тъй като ще се ограничи нерегулируемото развитие на териториите на пристанищните терминали, в т. ч. и източниците на емисии в атмосферата. Това от своя страна не е свързано със значителни негативни въздействия върху КАВ в районите на терминалите.

3.2. ПОВЪРХНОСТНИ И ПОДЗЕМНИ ВОДИ

3.2.1. ПОВЪРХНОСТНИ ВОДИ И ПОДЗЕМНИ ВОДИ

Прилагането на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе не се

очаква да доведе до значително въздействие върху повърхностните и подземните водни тела и повърхностните водни обекти в района на пристанищните терминали, тъй като същият утвърждава устройствените зони и техните параметри за проектиране и застрояване, като се цели недопускане на неорганизирано строителство, изчерпване на водните ресурси и замърсяване на водите.

Що се касае до пристанищната акватория, то чрез Генералния план на пристанището не се предвиждат дейности, различни от досега извършваните и свързани с поддържането на съоръженията и извършването на драгажни операции, с цел осигуряване на изискуемата дълбочина за приставане на кораби. Предвид това не се очакват въздействия върху качеството на повърхностните води, различни от наблюдаваните и понастоящем и свързани с незначително увеличаване мътността на водите в резултат от драгажните операции.

3.2.2. Зони за защита на водите, съгласно чл. 119а, ал. 1 от Закона за водите

Териториалният обхват на „Проект на генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе“ влиза в границите на БД „Дунавски район“, като в съответната точка от ДЕО са дадени ЗЗВ, съгласно чл. 119а, ал.1 от Закона за водите. Не се очаква същите да бъдат значително засегнати.

По данни от ВиК операторите в ПИ с идентификатор 63427.8.1413 е изграден шахтов кладенец за питейно-битови нужди. Водовземното съоръжение не е вписано в регистрите на Басейнова дирекция за стопански нужди и разрешителните за водовземане от подземни води на БДДР.

3.2.3. Райони със значителен потенциален риск от наводнения

Съгласувано с компетентните органи на Румъния, българо-румънският участък на р. Дунав е определен като общ международен РЗПРН за България и Румъния и е приет общ код за обозначаването му (RO_BG_DU_1) в съответствие с политиките на МКОРД за поддържане и обмен на информация. Дейностите по прилагане на ДН в този РЗПРН, в т.ч. последващото изготвяне на карти на заплахата и на риска от наводнения и планирането на мерки за намаляване на риска от наводнения се извършват при отчитане на трансграничния характер на района и при обмен на информация с Румъния и другите държави членки на МКОРД. Детайлна характеристика на РЗПРН е дадена в съответната точка от ДЕО

Съобразяването на бъдещи конкретни ИП спрямо РЗПРН и свлачищните процеси са от значение за тяхната адаптация спрямо климатичните промени.

3.3. ГЕОЛОЖКА СРЕДА

Реализацията на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе ще има в неговата цялост положително въздействие върху геоложката основа в района, тъй като допринася до утвърждаване на съответните устройствени параметри и ще подпомогне недопускане нерегулируемостта на строителството и нарушаване приповърхностни слоеве на геоложката основа.

В хода на прилагане на Генералния план и при изпълнение на геозащитни съоръжения, се очакват положителни въздействия върху геоложката основа.

Може да се заключи, че в цялост реализацията на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе няма да засегне в значителна степен геоложката среда в районите на пристанищните терминали.

3.4. ЛАНДШАФТ

В хода на изпълнение на Генералния план на пристанище за обществен транспорт

Русе не се очаква значително отрицателно засягане на територии по отношение на ландшафта.

Генералният план утвърждава постановените с плановете за регулация устройствени зони и параметрите за тяхното проектиране, в резултат на което неговото прилагане ще доведе до регламентирано застрояване и няма да допусне проявата на значителни отрицателни въздействия върху ландшафтите в районите на пристанищните терминали, в т. ч. и визуални такива.

Реализирането на конкретни инвестиционни предложения в процеса на прилагането на Генералния план ще е в границите на засегнатите пристанищните терминали и няма да доведе до промени в конкретните типове ландшафти в районите. Незначителни въздействия ще има по време на строителните работи, които ще са обратими и временни по своя обхват.

3.5. ЗЕМИ И ПОЧВИ

При прилагането на Генералния план и изпълнението на конкретни инвестиции, свързани със строителни и/или изкопно-насипни дейности, е възможно локално засягане на почви от участъци от пристанищните терминали, където се изпълняват съответните проекти. Тези участъците, предвид целите на плана, свързани с утвърждаването на устройствените параметри на пристанищата, ще са ограничени по обхват, съответно засягането няма да е значително.

Изпълнението на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе не е свързано със значително отрицателно засягане на територии по отношение на почвите и земеползването в границите на пристанищните терминали, като се очаква дори то да има положително въздействие върху почвите, породено от недопускане на неконтролируемо изграждане на обекти и нарушаване на зелените площи в разглежданите райони.

3.6. КУЛТУРНО-ИСТОРИЧЕСКО НАСЛЕДСТВО

При реализацията на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе не се очаква територии с обекти на културно-историческо, вкл. архитектурно и археологическо наследство, да бъдат негативно засегнати. Дейности, при прилагане на плана, ще се реализират в границите на вече урбанизирани площи и при спазване изискванията на Закона за културното наследство.

3.7. БИОЛОГИЧНО РАЗНООБРАЗИЕ

В резултат от реализирането на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе се очакват отрицателни въздействия в резултат от изграждането на новопредвидени обекти в границите на пристанищата, последващата им експлоатация, както и от извършване на поддържащи пристанищната акватория драгажни операции. Тъй като планът не е свързан с усвояване на нови площи, не се очаква директно въздействие върху местообитанията в резултат от реализиране на плана. Не се очаква въздействие върху флората. *Въздействията върху фауната в засегнатите райони ще са основно отрицателни*, с малка до голяма вероятност да се проявят, локални, краткосрочни, обратими и първични. Най-значими ще са въздействията от драгирането върху водните организми, включително временно влошаване качеството на местообитания поради увеличаване на мътността, потенциално безпокойство на видрата и рибите, и възможна загуба на индивиди от видове риби и водни безгръбначни. Особено чувствителни са рибите през размножителния период поради по-голямата уязвимост на хайвера и ларвите. Налице е риск от кумулативност с други, реализиращи се в близост в този момент инвестиции, както и с дейностите по нормалната експлоатация на пристанището, протичащи в дадения

момент. Незначителни отрицателни въздействия е възможно да се наблюдават и в периода на експлоатация на конкретни инвестиции, реализирани при спазване предвижданията на плана, като вероятността за проявата им е значително по-малка и не се очаква да доведат до влошаване състоянието на фауната в районите на разглежданите пристанищни терминали. Прилагането на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе в неговата цялост ще има положително въздействие върху биоразнообразието чрез регулацията на засегнатите територии, което ще се прояви с голяма вероятност и на регионално ниво. Планът ще внесе ясни правила за извършване на всички дейности в пристанищната зона, включително ограничаване на строителните дейности през размножителния период на птиците, прилагане на съвременни технологии при драгажните дейности, минимизиращи въздействието върху водните организми, и стриктен контрол на всички дейности, потенциално засягащи биоразнообразието. Реализацията на Генералния план гарантира системен подход при управлението на територията и съвместяване на стопанските дейности с опазването на природните ценности. По-подробна информация за очакваните въздействия е дадена в т. 6.7.1.

Защитени територии и защитени зони

Изготвеният проект на Генерален план не предвижда разширение на пристанищната и техническата инфраструктура, както и промени в обхвата на акваторията на река Дунав, като се предвиждат да се запазят показателите до 2030 г. в рамките на сега съществуващите пристанищни терминали и няма вероятност да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитени зони от мрежата Натура 2000. Не се очаква значително въздействие и върху защитени територии обявени съгласно Закона за защитените територии. Прилагането на Генералния план в неговата цялост ще има положително въздействие върху защитените територии и зони чрез ясното регламентиране на дейностите в района, предотвратяване на неконтролирани въздействия и осигуряване на допълнителни гаранции за спазване на природозащитните режими в синхрон с разпоредбите на плановете за управление на съответните територии. По-подробна информация за очакваните въздействия е дадена в т. 6.7.2.

3.8. МАТЕРИАЛНИ АКТИВИ

Прилагането на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе няма да доведе до значително засягане на територии по отношение на материалните активи. Точно обратното, развитието на пристанищната инфраструктура при спазване на утвърдените с Генералния план устройствени параметри, ще подобри материалната база в района, без да се допуска каквото и да е отрицателно въздействие върху компонентите и факторите на околната среда.

3.9. ЗДРАВНО-ХИГИЕННИ АСПЕКТИ

Реализирането на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе ще допринесе за развитие и модернизация на разглежданата пристанищна инфраструктура при спазване на конкретни устройствени зони и параметри, без влошаване и/или увреждане на компонентите на околната среда, като предвид това не се очаква прилагането на плана да окаже значително отрицателно въздействие върху здравно-хигиенните аспекти на средата и най-вече върху живота и здравето на хората.

Възможни са временни и краткосрочни, както и обратими въздействия на локално ниво върху качеството на атмосферния въздух и акустичната среда при реализирането на конкретни инвестиционни предложения, но същите се оценяват като незначителни.

3.10. ОТПАДЪЦИ

Възможно е временно и краткосрочно и локално засягане на територии при изпълнение на строителни (строително-ремонтни/ строително-монтажни) и/или изкопно-насипни дейности. Същите ще са в границите на пристанищните терминали, като при правилно управление на образуваните отпадъци не се очаква значително отрицателно въздействие върху компонентите на околната среда.

Прилагането на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе в неговата цялост не е свързано със значително отрицателно засягане на територии по отношение на отпадъците.

3.11. ОПАСНИ ХИМИЧНИ ВЕЩЕСТВА И СМЕСИ

Не се очаква отрицателно засягане на територии по отношение на опасните химични вещества и риска от големи аварии от изпълнението на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе. Прилагането на плана в неговата цялост ще доведе до развитието на пристанищната инфраструктура при спазване на утвърдени устройствени параметри на проектиране и застрояване на зоните, така че да не се създават предпоставки от възникване на големи аварии поради нерегламентирано застрояване в разглежданите райони.

3.12. ВРЕДНИ ФИЗИЧНИ ФАКТОРИ

В етап на строителство на конкретни ИП при спазване мерките на плана ще има временно влошаване на локално ниво на акустичната среда, както и генериране на вибрации, което въздействие върху средата се очаква да е незначително и обратимо.

В цялост, чрез недопускане нерегулируемото застрояване, в резултат от прилагането на плана, се очаква положително въздействие върху акустичната среда в районите на пристанищните терминали. Не се очаква значително отрицателно въздействие върху територии по отношение вредните физични фактори.

4 СЪЩЕСТВУВАЩИ ЕКОЛОГИЧНИ ПРОБЛЕМИ, УСТАНОВЕНИ НА РАЗЛИЧНО НИВО, ИМАЩИ ОТНОШЕНИЕ КЪМ ПЛАНА

В ДЕО е направен анализ на съществуващите екологични проблеми, с отношение към Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе, разгледано е и развитието на установените проблеми без прилагане на плана и развитие на екологичните проблеми или възникване на нови екологични проблеми с прилагането на Генералния план.

Не се очаква Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе да доведе до задълбочаване на установените проблеми по отношение на околната среда и населението и човешкото здраве, дори напротив, очаква се да помогне за решаване на някои от тях.

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

Целите на опазване на околната среда на национално и международно равнище са в основата на разработването на проекта на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе.

В таблица в ДЕО е направен анализ на относимостта на целите за опазване на околната среда, заложи в национални и международни документи, идентифицирани като

свързани с целите на опазване на околната среда на Генералния план. Описан е начинът, по който тези цели и всички екологични съображения са взети под внимание при изготвянето на проекта на Генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе.

6 ВЪЗДЕЙСТВИЯ ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА

Както е представено в детайли в т. 1.1.4 по-горе, то предвижданията на проекта на Генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе, се свеждат най-общо до следните:

- За всички пристанищни терминали се утвърждават установените с плановите за регулация и застрояване и техните изменения устройствени зони и параметри за проектиране и застрояване. Териториите на засегнатите пристанища са обособени в територии за транспортна инфраструктура, за пристанищни комплекси, обществено и делово обслужване и складови дейности;
- Относно пристанищната акватория на отделните пристанищни терминали не се предвижда уширяване на същата, както и изграждането на нови хидротехнически съоръжения – ще продължат да се извършват регулярните операции по поддръжка на акваторията, свързани с поддържане на съоръженията и извършване на драгажни операции, с цел осигуряване на изискуемата дълбочина за приставане на кораби.

Въз основа на направения анализ на базовите условия на средата и отчитайки спецификите и предвижданията на плана, по-долу в настоящата точка е направена оценка на очакваните въздействия върху компонентите и факторите на околната среда, като е използвана описаната в т. 8 методика. Последващо, в ДЕО, са заложили и конкретни смекчаващи мерки, целящи недопускане, а при невъзможност – смекчаване, на идентифицираните въздействия.

От реализацията на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе не се очаква въздействия върху **климата**. Общото количество парникови газове се очаква да е незначително и с пространствен мащаб, който е с подмрежов ефект за пространствените мащаби на изменение на климата. Видно от дадената в т. 2.1.1.1. информация, то същото твърдение важи и за етапа на експлоатация на пристанищната инфраструктура, в резултат от работата на техниката и механизацията за обслужване на пристанищните операции. Следователно, в резултат от генерирането на парникови газове в хода на прилагане на Генералния план няма да има изменение в режима и пространственото разпределение на стойностите на климатичните елементи в разглежданите райони на пристанищните терминали и не се очаква въздействие върху климата.

Прилагането на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе има както пряко, така и индиректно отношение към смекчаването на климатичните промени..

Що се касае до прякото въздействие по отношение на климатичните промени, то същото ще е положително, с малък обхват и дългосрочно, необратимо и с ниска интензивност. Въздействието ще е в резултат от възможностите, които пристанищните инфраструктури биха дали по отношение снабдяването на плавателните съдове с гориво, в т. ч. нисковъглеродно, както и в резултат от използването на нискоемисионна техника, която отговаря на екологичните евростандарти, което допринася за намаляване на въглеродните емисии от пристанищните операции и др.

Позитивно въздействие на Плана върху изменението на климата се очаква и предвид това, че вътрешните водни пътища имат по-ниски емисии на парникови газове на тон-километър в сравнение с автомобилния и въздушния транспорт, което е видно и от националните данни за емисиите на парникови газове в България.

Вторично въздействие, което може да се оцени като такова с голяма вероятност от проява, положително, с малък обхват и в известна степен дългосрочно, необратимо и с

ниска интензивност, може да се наблюдава предвид утвърждаване параметрите на проектиране и застрояване на имотите в границите на пристанищните терминали, което от своя страна ще предотврати нерегламентирано увреждане на зелените площи в районите, явяващи се поглътителни на въглеродни емисии. В едно с други проекти в близост, имащи отношение към смекчаване изменението на климата, е възможно проява на кумулативен ефект.

Що се касае до адаптацията към климатичните промени, то урегулираното застрояване на имотите при проектиране, съобразено с наблюдаваните и очаквани тенденции в климатичните промени, както и организиране средата на пристанищната акватория, ще окажат положителен ефект върху адаптационните процеси, който може да се оцени като локален, само за териториите на пристанищните терминали, постоянен, необратим и вторичен, както и такъв с ниска интензивност.

В резултат от реализирането на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе се очакват отрицателни въздействия, свързани с генерирането в атмосферния въздух на прахови и газови емисии, които ще са в резултат от изграждането на новопредвидени обекти в границите на пристанищата, последващата им експлоатация, както и от извършване на поддържащи пристанищната акватория драгажни операции.

Изпълнението на мерките в цялост водят до положително въздействие върху КАВ в районите на пристанищата, тъй като установяват границите на допустимите параметри на застрояване и позволяват предвиденото икономическото развитие да бъде съчетано със съблюдаване принципа на устойчиво развитие и ограничаване нерегулируемото развитие на територията, с възможност за поява на нови източници на емисии при несъобразяване условията на средата. Възможни са и ограничени емисии от точкови източници, в зависимост от предвидените инвестиции.

Прилагането на предвижданията на плана, сведени до ограничаване на дейностите в пристанищната акватория до регулярно поддържане на същата, не се очаква да повлияе върху КАВ в засегнатите райони.

В процеса на реализация на конкретни предвиждания в границите на пристанищните терминали, вкл. и при спазване на плана, въздействията върху КАВ в засегнатите райони ще са основно отрицателни, с голяма вероятност да се проявят, локални, краткосрочни, обратими и първични. Налице е риск от кумулативност с други, реализиращи се в близост в този момент инвестиции, както и с дейностите по нормалната експлоатация на пристанището, протичащи в дадения момент. Оценяват се като въздействия с ниска интензивност, отчитайки слабата чувствителност на рецептора – КАВ в територии на транспортната инфраструктура. Незначителни отрицателни въздействия е възможно да се наблюдават и в периода на експлоатация на конкретни инвестиции, реализирани при спазване предвижданията на плана и явяващи се източници на емисии в атмосферата. Вероятността за проява на същите е значително по-малка и не се очаква да доведат до влошаване на компонентите и факторите на околната среда в районите на разглежданите пристанищни терминали.

Прилагането на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе в неговата цялост ще има положително въздействие върху КАВ, което ще се прояви с голяма вероятност и ще въздейства постоянно вкл. и на регионално ниво. Очакваното въздействие ще е вторично по характер, породено от регулацията на засегнатите територии, необратимо и се оценява с ниска интензивност. Възможна е проява на кумулация, предвид прилагането на Генералния план на пристанището в едно с ОУП на териториите на съответните общини, в границите на които са ситуирани пристанищните терминали.

Реализирането на „Проект на генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе“ не предвижда други отрицателни въздействия върху повърхностните води освен сега съществуващите от дейността на пристанищата. Не се засягат водоизточници, СОЗ, открити нови водни течения. Не се изискват допълнителни водни количества. Няма необходимост от разрешителни за ползване на воден обект или разрешителни за

водоползване.

На териториалният обхват на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе попада един район определен като РЗПРН, а именно районът „р. Дунав“ с код BG1_APSFR_DU_001 и дължина 467.58 km.

Съгласно Приложение 14 от Актуализация на ПОРН в Дунавски район за басейново управление в близост до територията на обхвата на Генералният план не са налице площи, които са потенциално заливни.

Предвижданията от планът няма да засегнат ВиК инфраструктура.

Строително-монтажните работи за реализацията на конкретни инвестиции не се очаква да окаже значително отрицателно въздействие върху повърхностните води при спазване на нормативната уредба в областта на управлението на водите. Възможни са временни, отрицателни, локални и обратими въздействия върху водната среда, дължащи се на реализацията на конкретни проекти с намеса във водната среда, водещи до повишена мътност на водата. Същите ще бъдат първични по своя характер, с голяма вероятност да се проявят в конкретния случай и с ниска интензивност, предвид слабата до средна степен на чувствителност на рецептора и малката сила на въздействието.

Прилагането на предвижданията на плана, сведени до ограничаване на дейностите в пристанищната акватория до регулярно поддържане на същата, не се очаква да повлияе върху повърхностните води. Относно временното повишаване мътността на водата, дължащо се на периодичното драгиране с цел поддържане необходимата дълбочина за приставане на корабите може да се заключи, че същото ще продължи да се проявява с голяма вероятност и се оценява като локално, временно и краткосрочно, обратимо, първично и с възможна кумулативност с други дейности в близост, свързани с увеличаване мътността на реката. Очакваните въздействия се оценяват като такива с ниска интензивност, предвид малката сила на въздействието и от слаба до средна чувствителност на рецептора, дължаща се основно на това, че идентифицираните въздействия не са нови по характер за приемащата среда. Оценката на очакваните въздействия е направена и при отчитане на изключително дългите периоди от време без необходимост от драгиране и повишаване мътността на водата.

В случай на необходимост от допълнително водовземане и последващо заустване на води, основно за използване за битови нужди, е възможно с голяма вероятност да се наблюдават незначителни, с ниска интензивност, отрицателни въздействия върху количествените и качествени показатели на засегнати повърхностни водни тела. Въздействията се оценяват като локални, от временни и краткотрайни, при строителни работи, до дългосрочни, в периода на експлоатация, първични и кумулативни по характер.

Цялостното въздействие върху количеството и качеството на водите от реализацията на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе се очаква да е положително, в резултат от утвърдените нормите за проектиране и строителство в границите на пристанищните терминали и недопускане нерегламентирано строителство, водещо до генериране на големи потоци отпадъчни води и необходимост от водовземане над количествата, позволени от състоянието на водните тела.

Анализа на възможните въздействия върху подземните води е извършен по отношение на риска от промяна на количествения и химичния им статус.

В процеса на реализация на бъдещи инвестиционни намерения в границите на пристанищните терминали и дейности произтичащи от необходимост от изграждане на нова инфраструктура, строителните дейности ще се осъществят в най-горния слой на земната повърхност, който се отнася към зоната на аерация. При достигане на водно ниво, въздействието ще е минимално и ограничено по обхват и ще бъде единствено върху ПБТ които спрямо водовместващата среда се определят като порови и първи от повърхността (BG1G0000QAL007; BG1G0000QAL008; BG1G0000QAL010; BG1G0000QAL012; BG1G0000QPL026 и BG1G00000N1035).

Въздействията върху съществуващото понастоящем химично състояние на подземните водни тела може да се изразява в инфилтриране на замърсители през зоната на аерация в ПВТ само и единствено в случай на аварийни ситуации на технически средства. При нормални условия не се очаква промяна на химично състояние на подземните водни тела.

Дейностите по реализация на Проект на генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе понастоящем няма конкретно предложение да се използват подземни води за водоснабдителни и др. цели, респективно няма да се извършват процедури по издаване на разрешителни за водовземане от подземни води, съгласно Закона за водите и Наредба № 1 за проучване, ползване и опазване на подземните води. Същото, при спазване на нормативните и действащи към съответния момент, нормативни изисквания, не е изключено при развитие на пристанищните терминали в синхрон с Генералния план.

Въздействието върху количественото състояние на подземните води не се очаква.

Част от имотите на пристанищен терминал Силистра, попадат в III пояс на СОЗ учредена със Заповед № СОЗ-220/21.04.2009 г. (санитарните зони са учредени за водоизточник, експлоатиращ ПВТ BG1G0000K1B041). Дейностите по предвиждания свързани с инфраструктурата на терминалите, няма да повлияят на генералната посока на подземния поток, както и на дебита на съоръжението.

За ограничаване и минимизиране на негативното въздействие върху подземните води, е необходимо да се спазват: забраните (З), ограниченията (О) и ограниченията при доказана необходимост (ОДН), за защитени подземни водни обекти, съгласно Приложение № 2 към чл. 10, ал. 1, заложи в Наредба № 3 от 16.10.2000 г. за условията и реда за проучване, проектиране, утвърждаване и експлоатация на санитарно-охранителните зони около водоизточниците и съоръженията за питейно-битово водоснабдяване и около водоизточниците на минерални води.

Имотите в обхвата на обектите, част от Проект на генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе не попадат в буферни зони с радиус 1000 m от водовземни съоръжения за питейно водоснабдяване без определени СОЗ, за които е необходимо спазването на ограничения в буферни зони съгласно Приложение 1 към Националния каталог от мерки към ПУРБ.

В ПИ с идентификатор 63427.8.1413 е изграден шахтов кладенец за питейно-битови нужди. Водовземното съоръжение не е вписано в регистрите на Басейнова дирекция за стопански нужди и разрешителните за водовземане от подземни води на БДДР. Дейностите в границите на обособена зона Русе - Изток не противоречат на ограниченията в буферни зони съгласно Приложение 1 към Националния каталог от мерки към ПУРБ

Изпълнението на заложените мерките в ПУРБ, както и тези в настоящата ЕО ще запазят доброто количествено и качествено състояние на подземните води, зоните за защита на водите и санитарно-охранителните зони.

Цялостното въздействие върху количеството и качеството на подземните води от реализацията на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе, както и при повърхностните води, се очаква да е положително, в резултат от утвърдените нормите за проектиране и строителство предвид което не се очаква необходимост от водовземане над ресурсите на водните тела, както и замърсяване на водите от изпускане на прекомерни количества отпадъчни води.

От извършената оценка, представена подробно в ДЕО, може да се обобщи, че в процеса на реализация на конкретни предвиждания в границите на пристанищните терминали, вкл. и при цялостното реализиране на плана, не се очаква въздействие върху количеството и качеството на подземните води при спазването на мерките заложи в ПУРБ, забраните и ограниченията заложи в СОЗ, пояс III на ТК 1, плувен басейн в хотел Дръстър, както и мерките заложи в настоящата ЕО.

Въздействията са с малка вероятност да се проявят по отношение засягането на

повърхностния хоризонт, отнасящ се към зоната на аерация, до такива с голяма вероятност да се проявят при необходимост от водоснабдяване от подземни води. По вид са от положителни до отрицателни. Мащабът им е с малък обхват (локален). Според продължителността си въздействията ще са от временни до постоянни. По своята обратимост са обратими, както и необратими. Характера им е първичен и вторичен при тези, породени от цялостната реализация на плана. Силата (интензивност на въздействията) е ниска интензивност с отрицателна чувствителност на рецептора. Цялостната реализация на плана обаче ще е с положителна значимост, независимо, че същата се оценява също като незначителна. За компонент подземни води не се очакват значителни негативни въздействия.

В процеса на реализация на конкретни предвиждания в границите на пристанищните терминали и дейности произтичащи от спазване на плана, при евентуални строителни дейности, въздействията върху геоложката среда в засегнатите райони ще са основно отрицателни, но при изпълнение на геозащитни съоръжения, те ще са положителни.

В териториите на малка част от обектите включени към Проект на генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе са установени свлачищни и ерозионни процеси.

От извършената оценка може да се обобщи, че въздействията са с голяма вероятност да се проявят. По вид са отрицателни при засягането на приповърхностния слой и положителни, в резултат от изграждането на геозащити. Мащабът им е с малък обхват (локален). Според продължителността си въздействието е постоянно, що ес касае до увреждането на приповърхностния слой и дългосрочно, в случаите на изградени защитни съоръжения при тяхната експлоатация. По своята обратимост въздействията са както обратими, така и необратими. Характера им е първичен. Кумулативност на въздействието не се очаква, но не се изключва напълно такава, ако в непосредствено близки райони се засегне приповърхностния слой на геоложката основа от новоизградени сгради и съоръжения. Силата (интензивност на въздействията) е ниска. За компонент геоложка среда не се очакват значителни негативни въздействия.

Възможните дейности свързани с изграждането на новопредвидени обекти в границите на пристанищата, последващата им експлоатация, както и извършването на поддържащи пристанищната акватория драгажни операции, съгласно Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе, са ограничени в границите на съществуващите поземлени имоти. С изключение на 3 имота от Пристанищен терминал Свищов, всички други са с променено предназначение, застроени и пригодени за съответните пристанищни дейности. Съществуващите естествени крайречни ландшафти са изменени в антропогенизирани техногенни ландшафти.

В резултат от възможните строителни дейности упоменати по-горе, не се очаква нарушаване на връзките между отделните компоненти на естествените и полуестествените природно-териториалните комплекси разположени в близост до съществуващата пристанищната инфраструктура в резултат от вероятни бъдещи дейности по изграждане на сгради или съоръжения.

Възможните въздействия са съсредоточени върху техногенни ландшафти и се изразяват в промяна на облика, функционирането и предназначението на дадени площи. В зависимост от предвиденото развитие на даден терен, някои дейности могат да окажат и положителен ефект чрез подобряване на състоянието на съществуващите техногенни ландшафти и по-конкретно чрез подобряване на визуалните въздействия, които те пораждат. Визуалните възприятия на заобикалящата среда са твърде относителни, за да бъдат еднозначно определени, но дори техногенните ландшафти могат да създават донякъде положителни визуални въздействия, когато са изградени в унисон със заобикалящата среда. Чувствителността на техногенните ландшафти в ролята на рецептор е малка. Съгласно матрицата за определяне на интензивността на въздействията интензивността на въздействията върху техногенни ландшафти е ниска отрицателна до ниска положителна.

Възможните дейности свързани с изграждането на новопредвидени обекти в границите на пристанищата и последващата им експлоатация, съгласно Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе, са ограничени в границите на съществуващите поземлени имоти, където **почвената покривка** е значително повлияна от човешката дейност. Засегнатите почви са почти изцяло антропогенни с изключение на 3-те имота на Пристанищен терминал Свищов, чието предназначение е свързано с горското и селското стопанство и там отраженията на човешката дейност са по-малки.

Въздействията върху почвите са съсредоточени в етапа на строителство на сгради, съоръжения и инфраструктура и са в резултат от всички съпътстващи ги наземни дейности – изкопи, насипи, изграждане на фундаменти, подравняване и др. Силата на въздействията е свързана главно с типа и състоянието на почвената покривка като функция на антропогенното влияние, като най-висока тя ще бъде на площите с непроменено предназначение, където антропогенното въздействие се изчерпва до периодична обработката на почвата и отглеждане на определени растителни видове. В качеството си на рецептор антропогенните почви се определят като такива със слаба чувствителност. Силата на отрицателните въздействия върху почвите със силно антропогенен характер или произход е ниска поради частичното или пълно нарушаване на структурата на почвения профил и прекъсване на протичащите в него естествени вътрепочвени процеси.

В качеството си на рецептор слабо повлияните от човешка дейност почви се определят като такива със средна чувствителност. Силата на отрицателните въздействия върху почвите слабо повлияни от човешката дейност може да е от умерена до голяма, като това е свързано основно с продуктивните свойства на почвата и размера на засегнатата площ. При засягане на значителни площи от високопродуктивни почви, използвани активно за земеделски цели, силата на въздействието се определя като голяма. Предвид малките площи, които могат да бъдат засегнати при евентуалното развитие на пристанищната инфраструктура, силата на въздействията върху почвите се определят като умерени. Съгласно матрицата за определяне на интензивността на въздействията е върху силно антропогенни почви - ниска отрицателна и върху слабо антропогенни почви – средна отрицателна.

Землищата на засегнатите населени места се характеризират с висока концентрация на **недвижими културни ценности**. Най-застрашени от евентуални бъдещи строителни дейности са археологическите обекти. Във връзка с това при предприемане на бъдещи инвестиционни намерения или намеси в границите на имотите, включени в настоящия план, дейностите да се съгласуват с компетентните органи – регионалните исторически музеи, Национален институт за недвижимо културно наследство, Министерство на културата.

В случай на откриване на археологически обекти се процедира в съответствие с разпоредбите на чл. 148 и чл. 160 от Закона за културното наследство.

В резултат от прилагането на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе, не се очакват отрицателни въздействия върху обектите на културното наследство.

В случай на изпълнение на бъдещи инвестиционни намерения и строителни дейности, бъдат открити неизвестни до момента археологически обекти, предполагаемите въздействията върху тях са оценени като такива със средна интензивност

Не се очаква директно въздействие върху **флората и растителността**, тъй като планът не предвижда усвояване на нови площи. Индиректните въздействия ще се сведат до минимум чрез мерки като подбор на местни видове при озеленяване, собствен мониторинг в съгласуване с компетентните органи, предотвратяване на замърсяването, пожарна безопасност и обучение на участниците в строителните дейности относно опазването на околната среда. Практически не се очаква въздействие върху флората и растителността.

Въздействията върху **фауната** могат да бъдат сведени до следните:

Унищожаване/влошаване качеството на местообитания

Тъй като планът не е свързан с усвояване на нови площи, не се очаква унищожаване на местообитания. Влошаване качеството на местообитания е възможно единствено във водна среда, в резултат от увеличаване на мътността по време на драгажни дейности в акваторията на терминалите. Седиментният облак ще се разпространи на кратко разстояние надолу по течението, като мътността, и съответно въздействието, ще намаляват с увеличаване на разстоянието. Влошаване качеството на местообитания може да се очаква върху риби и водни безгръбначни в района на драгажните дейности. Такива се извършва периодично и до сега, на 5-10 години, ефектът е краткосрочен, локален и се оценява като незначителен.

Фрагментация

Планът не е свързан с усвояване на нови площи и не включва напречни дейности (от бряг до бряг) по коритото на река Дунав. Надлъжната непрекъснатост на реката няма да бъде засегната. Дейностите (разпръскване на седименти, корабоплаване, подводен шум) нямат потенциал да блокират миграцията на рибите по реката. Не се очаква фрагментация/бариерен ефект както на сушата, така и във водата.

Безпокойство

Безпокойство може да се очаква в резултат на реализиране на различни дейности на територията и акваторията на терминалите, свързани с изграждането на новопредвидени обекти в границите на пристанищата, последващата им експлоатация, както и от извършване на поддържащи пристанищната акватория драгажни операции.

Безпокойството върху сухоземната фауна може да засегне основно птици и бозайници, потенциално обитаващи района на терминалите. Тяхната чувствителност по отношение на това въздействие е висока през размножителния сезон, когато според мерките, заложи в плана, строителните дейности ще бъдат ограничени. Представителите на херпетофауната са с ниска чувствителност по отношение на безпокойство, и ограничителната мярка, заложи в плана обхваща по-голямата част от техния активен сезон. Тъй като терминалите функционират и в момента, фауната в района не се състои от видове, чувствителни по отношение на безпокойство. Потенциалното въздействие ще бъде временно, краткотрайно, и с относително нисък интензитет. Във водна среда безпокойство, резултат от драгажните дейности може да засегне видрата и рибите. Терминалите функционират и в момента, драгиране се извършва периодично (в значителен процент от случаите веднъж на повече от пет години, а не рядко и веднъж на десет години). Потенциалното въздействие ще бъде временно, краткотрайно, с относително нисък интензитет, единствено по време на драгиране. Не се очаква значително безпокойство в резултат на реализирането на плана.

Загуба на индивиди

Планът ще се реализира в рамките на съществуващи съоръжения, в период на експлоатация, което не предполага наличието на консервационно значими видове животни. Загуба на индивиди е възможна единствено в резултат на инциденти. Загуба на индивиди от видовете птици, гнездящи в района на ИП в резултат на изоставяне на гнезда с яйца и малки поради силно безпокойство не се очаква, тъй като в плана е заложи мярка за ограничаване на строителните дейности по време на гнездовия период на птиците.

Драгирането и депонирането могат да доведат до загуба на индивиди и по този начин да повлияят на размера на популацията на риби и водни безгръбначни в района. Рибите са по-чувствителни към загубата на индивиди по време на размножителния период поради по-голямата чувствителност на хайвера и ларвите към затрупване и възможността за хидравлично увличане по време на драгирането. Косвеното въздействие върху *Rhodeus amarus* може има в резултат от въздействието върху видовете миди, от които видът е строго зависим. Въздействие се очаква в местата за драгиране, където тази дейност се извършва периодично и към момента. Предвид малката засегната площ и временния

характер на въздействието, то е оценено като незначително. Въпреки това, поради високата чувствителност на рибите по време на размножаването, е предложена мярка за допълнително редуциране на въздействието.

Може да се обобщи, че в процеса на реализация на конкретни предвиждания в границите на пристанищните терминали, вкл. и при спазване на плана, не се очаква въздействие върху флората. Въздействията върху фауната в засегнатите райони ще са основно отрицателни, с малка до голяма вероятност да се проявят, локални, краткосрочни, обратими и първични. Налице е риск от кумулативност с други, реализиращи се в близост в този момент инвестиции, както и с дейностите по нормалната експлоатация на пристанището, протичащи в дадения момент. Оценяват се като въздействия с ниска интензивност. Незначителни отрицателни въздействия е възможно да се наблюдават и в периода на експлоатация на конкретни инвестиции, реализирани при спазване предвижданията на плана, като вероятността за проява на същите е значително по-малка и не се очаква да доведат до влошаване състоянието на фауната в районите на разглежданите пристанищни терминали.

Прилагането на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе в неговата цялост ще има положително въздействие върху биоразнообразието и ЗТ, което ще се прояви с голяма вероятност и ще въздейства постоянно вкл. и на регионално ниво. Очакваното въздействие ще е вторично по характер, породено от регулацията на засегнатите територии, необратимо и се оценява с ниска интензивност. Възможна е проява на кумулация, предвид прилагането на Генералния план на пристанището в едно с ОУП на териториите на съответните общини, в границите на които са ситуирани пристанищните терминали.

Реализирането на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе не е свързано с усвояване на нови площи. След извършената проверка за допустимост по Наредбата за ОС, ДП „Пристанищна инфраструктура“ е информирана с писмо изх. № ЕО-33/ 25.04.2023 г. от Министерството на околната среда и водите (МОСВ), че проектът за Генерален план е допустим съгласно режимите на **защитените зони** и спрямо режима на **ПП Персина**.

На основание чл. 37, ал. 3 от Наредбата за ОС, въз основа на критериите по чл. 16 от нея, е извършена преценка за вероятна степен на отрицателно въздействие (ЕО 1/23.02.2024), според която проектът на Генерален план за развитие на пристанище за обществен транспорт Русе няма вероятност да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания по видове, предмет на опазване в защитени зони от мрежата Натура 2000, поради следните мотиви:

- Съгласно предоставената информация, според маркетинговите проучвания и прогнозираните бъдещи товари, всеки един пристанищен терминал на Пристанище за обществен транспорт Русе разполага с инфраструктура и съоръжения с капацитет, който позволява прогнозните количества да бъдат обработени. Затова изготвеният проект на Генерален план не предвижда разширение на пристанищната и техническата инфраструктура, както и промени в обхвата на акваторията на река Дунав, като се предвиждат да се запазят показателите до 2030 г. в рамките на сега съществуващите пристанищни терминали. Не се предвижда изграждане на нови корабни места, разширение на пристанищни терминали, нови пътища, нови ж.п. подходи, нови водовземания.
- Няма вероятност от пряко или косвено унищожаване и / или увреждане на природни местообитания и местообитания на видове, предмет на опазване в защитени т е зони, включително и в най-близко разположените, при реализирането на Генералния план за развитие на пристанище за обществен транспорт Русе.
- Реализирането на Генералния план за развитие на пристанище за обществен транспорт Русе, не предполага да доведе до трайно и необратимо влошаване на качествата на местообитанията за размножаване, хранене или миграция на

видовете, предмет на опазване в защитените зони.

- Реализирането на Генералния план за развитие на пристанище за обществен транспорт Русе, предмет на опазване в защитените зони, както и до нарушаване на целостта на природните местообитания, до фрагментация или нарушаване на целостта на защитените зони.
- В резултат от реализацията на Генералния план, не се очаква трайно обезпокояване на видове, както и нарушаване на видовия състав на защитените зони.
- Реализирането на Генералния план за развитие на пристанище транспорт Русе няма да доведе до промени в структурата, функциите и цели на защитените зони.
- Не се очаква значително отрицателно въздействие върху специфичните и подробни цели на опазване на защитените зони при реализирането на Генералния план за развитие на пристанище за обществен транспорт Русе.
- Не се очаква реализацията на плана да доведе до поява на кумулативно въздействие със значителен ефект върху природните местообитания, видовете и техните местообитания,
- предмет на опазване в защитените зони.

Съгласно становището на МОСВ, изразено с писмо изх. № Е О-33/ 25.04.2023 г., проекта на Генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе е допустим, съгласно режимите на защитени зони BG 0000534 „Остров Чайка“, BG 0000396 „Персина“ и BG 0002074 „Никополско плато“, определен с горепосочените заповеди за обявяването им. Проектът на генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе е допустим и спрямо режима на ПП „Персина“, определен със заповедта за обявяване и плана за управление.

Очаква се в резултат от цялостното прилагане на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе да се проявят положителни въздействия върху **материалните активи** в района, предвид регулираното изграждане на нови обекти, без риск от унищожаване или увреждане на вече съществуващи. Очакваните въздействия могат да се оценят като такива с голяма вероятност, положителни, локални и постоянни. Същите са необратими и вторични, както и с ниска интензивност, предвид това, че не са пряко насочени към материалните активи. В едно с други проекти за развитие на материалната база могат да доведат до кумулативни въздействия.

По време на осъществяването на строително-монтажни работи, то при спазване на изискванията на действащата нормативна уредба в страната, не се очаква въздействие, свързано с разрушаването или увреждане на материални активи в района на пристанищните терминали, в т. ч. и собственост на трети лица.

Прилагането на предвижданията на Генералния план са сведени до ограничаване на дейностите в границите на пристанищата (изграждането на новопредвидени обекти) и пристанищната акватория (регулярни поддържащи драгажни операции). Възможни временни отрицателни въздействия върху атмосферния въздух могат да се очакват само в периода на реализация на новопредвидени обекти на територията на пристанищните терминали, които ще са ограничени във времето. При спазване на разпоредбите на националното законодателство не се очаква тези дейности да доведат до отрицателни последици върху здравето на населението в районите на ПТ, както и върху здравето на работещите по реализирането им.

По отношение на етапа на експлоатация, предвижданията на Генералния план не променят характера на дейностите, които и към момента се осъществяват на територията на пристанищните терминали, поради което не се очаква същите да повлияят върху КАВ в разглежданите райони, респ. да създадат предпоставки за среда с неблагоприятен **здравен ефект** в областите и общините, в които са разположени пристанищните терминали.

Съобразяването на предвижданията на Генералния план с настоящите и бъдещите основни генератори на шум на територията на пристанищните терминали е от особена важност, тъй като шумът трябва да се оценява не само в сравнение с хигиенните норми, но също и с оглед на броя на хората, подложени на неговото въздействие, количествените стойности на превишението на шумовите нива над допустимите хигиенни норми, опасностите от получаването на увреждания на здравето на населението, свързани предимно с т. нар. екстраурални ефекти, каквито са допълнителния риск от повишение на кръвното налягане, увеличената честота на оплакванията от страна на нервната система, безсъние, неврози и чувство за дискомфорт. По отношение фактор шум, резултат от реализацията на Генералния план, то се очаква временно, само за периода на изграждането на новопредвидени обекти в границите на пристанищата, отрицателно въздействие, резултат от по-високи шумови нива. При спазване на разпоредбите на националното законодателство не се очаква същото да доведе до отрицателни последици върху здравето на населението в районите на изграждане на новопредвидените обекти, както и върху здравето на работещите по реализирането им.

Предвижданията на плана, не се очаква да доведат до допълнително шумово замърсяване на околната среда и не създават предпоставки за наличие на неблагоприятен здравно-хигиенен ефект върху най-близко живеещото население. На разглежданите пристанищни терминали и там, където същото е приложимо, се прилагат и спазват изискванията на *Наредба за условията и реда за провеждане на граничен здравен контрол на Република България*, с което се гарантира, че пристигащите на територията на страната пътници и доставените товари няма да застрашат живота и здравето на населението.

Що се отнася до вибрациите и нейонизиращите лъчения, то прилагането на Генералния план не се очаква да доведе до нива на физичните фактори, застрашаващи живота и здравето на хората, резултат от което не се очаква да са в основата на отрицателни въздействия върху населението в районите на пристанищните терминали. Що се отнася до здравословните и безопасни условия на работа, реализирането на Плана би могло да доведе до риск от отрицателни въздействия върху здравето на работниците, но при стриктно спазване на националното законодателство, то не се очаква същите да окажат значително отрицателно въздействие за дълъг период от време върху работниците. Въздействието, макар и отрицателно, ще е кратковременно, само за периода на изграждането на новопредвидени обекти в границите на пристанищата, и обратимо по характер. Спазвайки националното законодателство и прилагайки превантивни защитни мерки, то ще бъде сведен до минимум риска от проява на отрицателни последици върху здравето на работниците, резултат от завишените вибрации в района на строителство.

За етапа на експлоатация на пристанищните терминали, с предвижданията на плана не се създават условия тези територии да бъдат предпоставка за увеличаване на шумовото натоварване и увеличаване на запрашеността на средата над допустимите норми и др., което да представлява риск за околната среда и човешкото здраве.

По отношение на населението може да се счита, че нейонизиращите лъчения са с незначително въздействие, като на редица места не оказват въздействие, поради разстоянията на пристанищните терминали до обекти, подлежащи на здравна защита. За работещите трябва да се спазват изискванията за безопасност и здраве при работа.

В границите на пристанищните терминали не са разположени съоръжения, източници на нейонизиращи и йонизиращи лъчения, в резултат на което не се очаква каквото и да е въздействие върху населението. За работещите на терминалите, в случай на строителни и ремонтни работи, когато е наложително използването на източници на електромагнитни лъчения, трябва да се спазват изискванията за безопасност и здраве при работа.

Във връзка с качеството на питейните води прилагането на Генералния план не се очаква да доведат до тяхното влошаване и застрашаване живота и здравето на населението. Съгласно писмо на БД „Дунавски район“ с изх. № ПУ-01-16(9) от 10.10.2024г.

към настоящият момент част от имотите на пристанищен терминал Силистра в които се разположени пристанищната и техническата инфраструктура на пристанище за обществен транспорт Русе, попадат в трети пояс на СОЗ на водовземане от подземни води учредена със Заповед № СОЗ-220/21.04.2009 г. на Директора на БДДР определена по реда на Наредба №3/16.10.200г за условията и реда за проучване проектиране, утвърждаване и експлоатация на санитарно-охранителните зони около водоизточниците и съоръженията за питейно битово водоснабдяване и около водоизточниците на минерални води използвани за лечебни профилактични питейни и хигиенни нужди. Дейностите, извършвани в границите на терминала не противоречат на забраните за дейности, отнесени към трети пояс на СОЗ. Съгласно същото писмо предвижданията в проектът на Генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе не попадат в буферната зона с радиус 1000 (хиляда) метра от водовземни съоръжения за питейно водоснабдяване без определени СОЗ, за които е необходимо спазване на ограничения в буферни зони, съгласно Приложение 1 към Национален каталог от мерки към ПУРБ. на ограничения в буферни зони, съгласно Приложение 1 към Национален каталог от мерки към ПУРБ. В ПИ с идентификатор 63427.8.1413 е изграден шахтов кладенец за питейно-битови нужди. Водовземното съоръжение не е вписано в регистрите на Басейнова дирекция за стопански нужди и разрешителните за водовземане от подземни води на БДДР. Дейностите в обособена зона Русе - Изток не противоречат на ограниченията в буферни зони, съгласно Приложение 1 към Национален каталог от мерки към ПУРБ. В резултат от направената прогнозна оценка на очакваните въздействия по компоненти и фактори на околната среда в района на пристанищните терминали в резултат от реализацията на плана, може да се обобщи, че в пространственото развитие на пристанищните терминали са предвидени всички мероприятия, за да бъде средата комфортна в максимална степен, при това не само в екологичен, а и във функционален аспект, което е една от съществените цели на плана. Предвид това, че с Генералния план не се предвижда промяна на характера на осъществяваните към момента дейности и разширяване на територията на пристанищните терминали, не предполага и промяна в зоната на възможно въздействие спрямо тази, която е съществуваща и към момента. Предвид това, може да се заключи, че едновременното функциониране на съществуващи и предвиждани за изграждане обекти, не предполага възникване на възможности за комбинирано, комплексно, кумулативно и отдалечено въздействие на рисковите фактори върху населението на населените места.

Развитието на пристанищните терминали е предвидено да бъде в съответствие с плановете за регулация и застрояване на съответната пристанищна територия. Не се предвиждат дейности, свързани с промяна в ширината на акваторията на пристанищните терминали, обект на разглеждане в плана, като и дейности, свързани с направата и изграждането на допълнителни хидротехнически съоръжения от вече установените такива.

В резултат от реализирането на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе евентуални отрицателни въздействия, свързани с генерирането на строителни отпадъци, могат да се очакват в резултат от изграждането на новопредвидени обекти в границите на пристанищата, последващата им експлоатация. Това от своя страна е предпоставка за малка вероятност от поява на въздействията и то само в случаите, когато не бъде осигурено правилното управление на получените от тези дейности отпадъци, включително предаването им на лица, притежаващи разрешително или регистрационен документ по чл.35 от ЗУО, въз основа на писмени договори.

Възможни отрицателни въздействия могат да се очакват и от извършване на поддържащи пристанищната акватория драгажни операции. Вероятността от появата на такива въздействия е малка, тъй като същите се извършват в период не по-малък от 10 години и то само в случаите, когато не бъдат спазени съгласувани с ИАППД депа за разтоварване на иззети наносни отложения и дадените указания за начина на изхвърляне в съгласуваната площ.

Въз основа на гореизложеното, прилагането на настоящия план не предполага

промяна във вече изградената и функционираща система за управление на отпадъците на територията на пристанищните терминали от Пристанище за обществен транспорт Русе, управлението на наносните отложения при извършването на поддържащи пристанищната акватория драгажни операции, както и промяна на начина на третиране на отпадъците, генерирани на територията на терминалите и тези, приемани от кораби.

Въз основа на изложеното по-горе може да се обобщи, че не се очаква въздействие върху компонентите и факторите на околната среда от образуваните отпадъци при правилно управление на същите и спазване на нормативната уредба в областта на опазването на околната среда.

В рамките на общите устройствени планове на общините, пристанищните терминали попадат в зони отредени за „Техническа инфраструктура“. Съгласно разпоредбите на Закона за устройство на територията (чл. 103, ал. 2) общите устройствени планове определят преобладаващото предназначение и начин на устройство на отделните структурни части на териториите, обхванати от плана. С ОУП не може да се предвиди конкретна реализация (изграждане) на ново **предприятие и/или съоръжение с нисък или висок рисков потенциал**, както и да се предвидят данни за количествата на опасните вещества по Приложение № 3 на ЗООС, които ще бъдат налични за съхранение в предприятието/съоръжението.

Конкретното предназначение и начин на устройство на отделните поземлени имоти в обхвата на ОУП се определя от подробни устройствени планове. В случай, че при прилагането на ОУП на съответните общини се предвижда изграждане на нови предприятия и/или съоръжения с нисък или висок рисков потенциал, следва да се спазват разпоредбите на чл.104 от ЗООС, с цел осигуряване на безопасни разстояния от местата, където могат да се разположат предприятия с нисък или висок рисков потенциал до жилищни райони, обекти с обществено предназначение, зони за отдих и рекреация, и където е възможно, големи транспортни пътища и територии с особено природозащитно значение или значение за околната среда, обекти на културно-историческото наследство.

От друга страна предвижданията на Генералния план по отношение на Плановите за регулация и застрояване на пристанищните територии няма да допринесат за промяна на съществуващата ситуация свързана с опасните вещества. На територията на терминалите няма регистрирани предприятия и/или съоръжения с нисък или висок рисков потенциал, като с Генералния план не се предвиждат и дейности за конкретна реализация (изграждане) на нови такива предприятия. Не се очаква предвижданията на Генералния план да увеличат риска за възникване на големи аварии в предприятията и/или съоръжения с нисък или висок рисков потенциал, предвид разположението на тези съоръженията спрямо пристанищните терминали.

Извършването на строително-монтажни работи в хода на прилагането на плана ще е основен източник на **шум** в околната среда, както и рутинните сондажни операции по време на експлоатацията.

Както е описано и в т. 2.1.12 по-горе, то съгласно изчисленията по методиката в радиус от 100 m от източниците на шум, максималното шумово натоварване е до 55 dB(A), а на 150^200 m от източниците, максималните стойности са до 45 dB(A) и въздействието върху околната среда е незначително.

Що се касае до транспортния шум, обслужващ строителни дейности в границите на пристанищната инфраструктура, то не се очаква кумулативно надвишаване на и сега регистрираните шумови нива от транспорта с повече от 0,5 dB(A).

Генерираните вибрации от строително-монтажните работи и експлоатацията на пристанищната инфраструктура по правило затихват още в границите на пристанищните терминали, а тези, които се образуват от обслужващите строителството и експлоатацията транспортни средства, затихват бързо, отчитайки спецификите на пътното легло и настилка.

Предвид изложеното по-горе може да се обобщи, че не се очаква строителните работи в хода на реализирането на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе, както и експлоатацията на пристанищните терминали, да влоши акустичната среда в близко ситуираните населени места – детайлна оценка за очакваните въздействия върху жилищната среда от генерираните шумови нива в границите на пристанищните терминали е дадена в Приложение 7 от ДЕО, а обобщаваща оценка на очакваните въздействия може да се види на таблицата по-долу. Възможни са кумулативни въздействия с други източници на шум, ситуирани в близост

7 МЕРКИ, ПРЕДВИДЕНИ ЗА ПРЕДОТВРАТЯВАНЕ, НАМАЛЯВАНЕ И ВЪЗМОЖНО НАЙ-ПЪЛНО КОМПЕНСИРАНЕ НА НЕБЛАГОПРИЯТНИТЕ ПОСЛЕДСТВИЯ ОТ ОСЪЩЕСТВЯВАНЕТО НА ПЛАНА ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕД

7.1. МЕРКИ ЗА ОТРАЗЯВАНЕ В ОКОНЧАТЕЛНИЯ ВАРИАНТ НА ГЕНЕРАЛНИЯ ПЛАН НА ПРИСТАНИЩЕ ЗА ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ РУСЕ

Мерките, които е необходимо да се отразят в окончателния вариант на „Проект на генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе“ и чрез които се цели свеждане до минимум на отрицателното въздействие върху компонентите на околната среда и върху здравето на хората са дадени в Таблица 3 по-долу.

Таблица 3. Мерки за опазване на околната среда, предвидено да се отразят в окончателния вариант на „Проект на генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе“

Компонент / фактор	Мерки	Ефекти
Повърхностни води	Забрана на миенето и обслужването на транспортни средства и техника в крайбрежните заливаеми ивици	Намаляване на дифузионно замърсяване
Подземни води	Стриктно спазване на мерките заложи в ПУРБ 2022-2027, които са приложими към „Проект на генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе“	Свеждане до минимум отвеждането на опасни и приоритетни вещества в ПВТ
	Да не се допуска временно съхранение на отпадъци съдържащи приоритетни, опасни и вредни вещества	Опазване на ПВТ и СОЗ
	Да се спазват забраните, ограниченията и ограниченията при доказана необходимост, съгласно изискванията на приложение № 2 към чл. 10, ал. 1 на Наредба № 3 за условията и реда за проучване, проектиране, утвърждаване и експлоатация на санитарно-охранителните зони около водоизточниците и съоръженията за питейно-битово водоснабдяване и около водоизточниците на минерални води, използвани за лечебни, профилактични, питейни и хигиенни нужди (ДВ, бр. 88 от 2000 г.)	
Геоложка среда	В участъка на регистрираните свлачища задължително да се извършат подробни инженерно-геоложки и хидрогеоложки проучвания	Предотвратяване на негативи последствия от геодинамични процеси и явления
	При необходимост в учащите с проявена	

Компонент / фактор	Мерки	Ефекти
	ерозионна дейност, където липсват да се проектират нови брегоукрепителни съоръжения	
КИН	Съгласуване на всички бъдещи инвестиционни намерения с компетентните органи.	Предотвратяване унищожаването на археологически обекти или структури.

7.2. МЕРКИ ПО ВРЕМЕ НА ПРИЛАГАНЕ НА ПЛАНА

Мерките, за предотвратяване, намаляване и възможно най-пълно отстраняване на неблагоприятните последици от осъществяването на плана за околната среда и човешкото здраве са дадени в Таблица 4 по-долу.

Таблица 4. Мерки за опазване на околната среда, предвидено да бъдат прилагани при реализирането на „Проект на генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе“

Компонент / фактор	Мерки	Ефекти
Общи	При изготвяне на конкретни технически проекти за съответните пристанищни терминали, да се прави анализ на пътния достъп и състоянието на засегнатата транспортна инфраструктура в едно с отговорните за нейната поддръжка институции, като се преценява необходимостта от разширение и подобряване състоянието на същата, предвид същността на конкретните инвестиции.	Осигуряване достъп до пристанищните терминали, опазване състоянието на засегнатата транспортна инфраструктура и недопускане замърсяването на въздуха и наднормени шумови нива
Климат	В хода на проектирането и реализацията на проекти при спазване изискванията на плана, да се залагат съответните мерки за адаптация към климатичните промени, характерни за районите на пристанищните терминали	Осигуряване адаптация на пристанищните терминали и тяхната инфраструктура към климатичните промени
Атмосферен въздух	Използване на природен газ и алтернативни енергийни източници за отопление в сградите в границите на пристанищните терминали.	Подобряване състоянието на атмосферния въздух. Намаляване концентрациите на ФПЧ10.
	Одобряване за реализация на производствени дейности, които прилагат най-добрите налични техники за минимизиране на емисиите в атмосферния въздух след ЕО или ОВОС.	Завишен контрол на източниците на емисии в атмосферния въздух.
	Поддържане на пътните настилки и откритите площи в границите на пристанищните терминали чисти от прах през сухите месеци. Затревяване на и открити площи.	Намаляване на неорганизираните емисии в атмосферата
	Своевременно извършване на ремонтни работи и поддържане в техническа изправност на външните настилки в границите на пристанищните терминали.	
	При товарене, разтоварване и транспортиране на прахообразни материали да се спазват изискванията на чл. 70 от Наредба № 1 за норми за допустими емисии на вредни вещества, изпускани в атмосферата от обекти и дейности с неподвижни източници на емисии	
Повърхностни води	Забрана на миенето и обслужването на транспортни средства и техника в крайбрежните заливаеми ивици	Намаляване на дифузионно замърсяване
	Осъществяване на контрол на дейности по събиране и транспортиране на корабни и битови корабни отпадъци, включително отпадъчни води	Намаляването на замърсяването от кораби и пристанищна дейност
	Присъединяването към водоснабдителната и канализационната системи (при необходимост от промени в параметрите на съществуващи ВиК отклонения или изграждане на нови) на пристанищните терминали, обект на разглеждане в плана, да се извършва при спазване на нормативните изисквания в ЗУТ, Наредба №4/14.09.2004г. за условията и реда за присъединяване	Опазване на повърхностните води

Компонент / фактор	Мерки	Ефекти
	на потребителите и за ползване на ВиК системи, Наредба №4/17.06.2005г. за проектиране, изграждане и експлоатация на сградни ВиК инсталации, Наредба Из-1971/29.10.2009г. за строително-технически правила и норми за осигуряване на безопасност при пожар.	
Подземни води	Спазване изискванията на ПУРБ 2022-2025, в т. ч. Изпълнение на предвидените в ПУРБ мерки за постигане целите за ПВТ, които са приложими към „Проект на генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе“	Опазване на подземните води от замърсяване
	Да не се допуска временно съхранение на отпадъци съдържащи приоритетни, опасни и вредни вещества, генерирани в процеса на строителство в границите на СОЗ	
	Да се спазват забраните, ограниченията и ограниченията при доказана необходимост, съгласно изискванията на приложение № 2 към чл. 10, ал. 1 на Наредба № 3 за условията и реда за проучване, проектиране, утвърждаване и експлоатация на санитарно-охранителните зони около водоизточниците и съоръженията за питейно-битово водоснабдяване и около водоизточниците на минерални води, използвани за лечебни, профилактични, питейни и хигиенни нужди (ДВ, бр. 88 от 2000 г.)	Опазване на зони за защита на водите
Геоложка среда	Задължително в участъците засегнати от свлачища да се извършат инженерно-геоложки проучвания	Предотвратяване проява на неблагоприятни геодинамични процеси и явления
	Да се отчетат рисковете от влошаване на ерозионни процеси	Недопускане активността на физикогеоложки процеси и явления
	Да се направи оценка на свлачищните участъци и да се предвидят мероприятия за гарантиране на устойчивостта им.	Недопускане активността на физикогеоложки процеси и явления
Биологично разнообразие	Да не се извършват драгажни дейности в размножителния период на рибите (март -юли).	Избягване на въздействието от дисперсията на седименти по време на размножителния сезон на рибите в р. Дунав и редуциране на вероятността от загуба на яйца и ларви.
	Да не се извършват строителни дейности в гнездовия период на птиците (април–юли), с изключение на текуща поддръжка, извършвана без използване на тежка техника. Изключения са възможни при наличие на предварително проведен орнитологичен мониторинг, удостоверяващ липса на гнездова активност в радиус до 200 m от границите на строителната площадка. Мониторингът следва да бъде извършен от квалифициран орнитолог/орнитолози по методика, предварително съгласувана с компетентния орган.	Избягване на безпокойство върху гнездящи птици по време на размножителния сезон.
Здравно-хигиенни условия	Прилагане на заложените мерки по останалите компоненти и фактори на	Опазване здравето и живота на работещите

Компонент / фактор	Мерки	Ефекти
на средата	средата, така че да се гарантира опазване на околната среда от дейностите на пристанищните терминали и да не се допуска влошаване на здравно-хигиенните условия на средата.	на пристанищните терминали и живеещите в близост до същите
	Реализирането на Генералния план и инвестиционните предложения, разработени при спазване изискванията на същия, да става при строго спазване изискванията на ЗБУТ и подзаконовите нормативни актове към него.	Опадване живота и здравето на работещите на обектите.
Отпадъци	Недопускане нерегламентирано съхраняване и последващо третиране на образувани отпадъци.	Опазване на компонентите на околната среда от увреждане от неправомерно управление на образуванияте отпадъци.
Опасни химични вещества и смеси	Стриктно спазване на всички инструкции за работа с опасни вещества. Строг контрол и управление.	Ограничаване на въздействието от опасните вещества в околната среда и опазване на човешкото здраве.
Вредни физични фактори	Използване на технически изправни машини, съоръжения и транспортни средства, така че да не се допуска генерирането на наднормени шумови нива.	Предотвратяване влошаване на акустичната среда в районите на близките обекти, подлежащи на здравна защита
	Всички инвестиционни намерения, изготвени въз основа на предвижданията на Генералния план, да се реализират след оценка на генерирания шум в резултат от тяхната реализация и експлоатация, както и на очакваните изменения на акустичната среда в засегнатите населени места. Оценката да бъде прилагана като част от процедурата по ОВОС, съгласно действащото в страната законодателство.	

8 ОПИСАНИЕ НА МОТИВИТЕ ЗА ИЗБОР НА РАЗГЛЕДАНИТЕ АЛТЕРНАТИВИ И НА МЕТОДИТЕ НА ИЗВЪРШВАНЕ НА ЕКОЛОГИЧНА ОЦЕНКА, ВКЛ. ТРУДНОСТИТЕ ПРИ СЪБИРАНЕ НА НЕОБХОДИМАТА ИНФОРМАЦИЯ

8.1. МОТИВИ ЗА ИЗБОР НА РАЗГЛЕДАНИТЕ АЛТЕРНАТИВИ

За целите на настоящата екологична оценка на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе, са разгледани следните две алтернативи за неговата реализация, а именно:

- Нулева алтернатива: Продължение на настоящите процеси и тенденции на развитие, без прилагане на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе.
- Прилагане на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе във вида, в който същият е обект на настоящата оценка: Развитие при условие, че се прилага Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе.

В следващата таблица е направено сравнение между представените по-горе алтернативи.

Таблица 5. Сравнение между разгледаните алтернативи

Критерии за сравнение	Нулева алтернатива	Прилагане на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе
Въздействие на ниво стратегически цели, приоритети и специфични цели върху околната среда и човешкото здраве	Очаква се отрицателно въздействие върху околната среда, тъй като в рамките на нулевата алтернатива не се предвиждат цели, които да доведат до балансирано и устойчиво управление на околната среда чрез утвърждаване на устройствени параметри за проектиране и строителство в границите на пристанищните терминали. Няма да е налице утвърждаване на дейностите в границите на пристанищните акватории.	Въздействието е комплексно и положително поради включването в тази алтернатива на приоритети и специфични цели, насочени към балансирано и устойчиво управление на околната среда, развитие на районите на пристанищните терминали и подобряване устройството на средата.
Въздействие на ниво допустими дейности за реализиране по плана	Очаква се отрицателно въздействие върху околната среда, тъй като в рамките на нулевата алтернатива е възможно прекомерно застрояване на пристанищните терминали и натоварване на околната среда.	Въздействието е комплексно и положително поради включването в тази алтернатива на допустими дейности, насочени към опазване чистотата на въздуха и водите, ограничаване на емисиите на парникови газове, превенция на почвена ерозия, наводнения, свлачища, подобряване в цялост на средата в границите на пристанищните терминали.
Степен на съответствие с екологичните цели на стратегически и планови документи на европейско и национално ниво	Екологичните цели като цяло са отчетени и съобразени	По-пълно съобразяване и следване постигането на екологичните цели.

От направеното сравнение между „Нулева алтернатива” и „Развитие при условие, че

се прилагат мерките и дейностите, предложени в Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе е видно, че:

- Нулева алтернатива е неприемлива, тъй като Генералният план е изискуем документ съгласно действащото в страната национално и международно законодателство в областта на устройството на територията;
- Нулева алтернатива е непрепоръчителна и от гледна точка опазването на околната среда и човешкото здраве, тъй като от направените анализи и оценки в доклада за екологична оценка ясно се вижда екологичната насоченост на плана, като се доказва, че същия ще допринесе за устойчиво развитие чрез прилагане на предвидените допустими устройствени параметри и дейности към съответните специфични цели, приоритети и стратегически цели;
- С изпълнението на плана се осигурява пълно съобразяване и изпълнение на екологичните приоритети на стратегически и планови документи на европейско и национално ниво.

8.2. ИЗПОЛЗВАНИ МЕТОДИ ЗА ИЗВЪРШВАНЕ НА ЕКОЛОГИЧНА ОЦЕНКА И ИЗТОЧНИЦИ НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ИЗГОТВЯНЕ НА ЕО

За оценка на въздействието върху околната среда от предвижданията на „Проект на генерален план на пристанище за обществен транспорт Русе“ в настоящия Доклад за екологична оценка, е използвана методологията на насочващите въпроси. Това е широко разпространена методология, съгласно която се формира мрежа от въпроси, като за целта се отчитат предвижданията на плана, за да се определят всички възможни въздействия върху компонентите и факторите на околната среда. Въпросите от своя страна се оформят по такъв начин, за да се получи кратък отговор – само с да или не. Освен това е важно формулирането на въпросите, в едно с кратките отговори на същите, да могат да дадат ясна представа за мащаба на всяко едно от очакваните въздействия.

В настоящия Доклад за екологична оценка въздействията върху околната среда се оценяват за всяко предвиждане на плана по отношение на всеки един от компонентите и факторите на околната среда. Използваните насочващи въпроси са показани в **Таблица 6** по-долу.

Таблица 6. Насочващи въпроси по компоненти и фактори на околната среда, използвани в хода на оценката на очакваните въздействия от предвижданията на плана върху околната среда

Компонент/фактор на средата	Насочващи въпроси
Биоразнообразие – флора и фауна, защитени територии и защитени зони	<i>Очаква ли се реализацията на конкретно предвиждане на плана да засегне или да доведе до промени в:</i> <ul style="list-style-type: none">• Обхвата и целостта на защитените територии?• Местообитания и видове, обект на опазване в съответната защитена зона?• Местообитания и популации на консервационно значими видове растения и животни?• Гори, естествени тревни и храстови местообитания, както и водни?• расовото или генетичното разнообразие, богатството и състава на популациите от видове диви животни?
Население и човешко здраве	<i>Очаква ли се реализацията на конкретно предвиждане на плана да засегне или да доведе до промени в:</i> <ul style="list-style-type: none">• Демографската характеристика на населението в засегнатите райони?• Заетостта на засегнатото население?

Компонент/фактор на средата	Насочващи въпроси
	<ul style="list-style-type: none"> Нивото на образование на населението в засегнатите райони? Нивото на здравеопазване и защитата на общественото здраве? Генерираните вредности в околната среда и от тук излагане на работниците и населението от близките населени места на нови или увеличени източници на замърсители, радиация или други вещества или енергия, които могат да бъдат вредни за човека?
Въздух, климат и изменение на климата	<p><i>Очаква ли се реализацията на конкретно предвиждане на плана да засегне или да доведе до промени в:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Качеството на атмосферния въздух в засегнатите райони? Климатичните характеристики на разглежданите райони? Адаптирането към климатичните промени на обектите, предмет на плана? Смекчаване изменението на климата чрез намаляване на емисиите на парникови газове и увеличаване на абсорбцията на CO₂?
Води – повърхностни и подземни; водоизточници за ПБВ	<p><i>Очаква ли се реализацията на конкретно предвиждане на плана да засегне или да доведе до промени в:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Количествените и качествените характеристики на водните обекти? Хидроморфоложките или хидрогеоложки характеристики на водните тела? Количествени и качествени параметри на водоизточниците за ПБВ, в т. ч. засягане на CO₃?
Земи и почви	<p><i>Очаква ли се реализацията на конкретно предвиждане на плана да засегне или да доведе до промени в:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Значителни площи обработваеми земи? Качествените характеристики на почвите в района?
Ландшафт	<p><i>Очаква ли се реализацията на конкретно предвиждане на плана да засегне или да доведе до промени в:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Ландшафта в района, засегнат от плана?
Културно – историческо наследство	<p><i>Очаква ли се реализацията на конкретно предвиждане на плана да засегне обекти на КИН, намиращи се в района на плана или в непосредствена близост до него – очакваната от плана зона на въздействие?</i></p>
Вредни физични фактори – шум, вибрации, електромагнитни лъчения	<p><i>Очаква ли се реализацията на конкретно предвиждане на плана да засегне или да доведе до промени в:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Нивата на вредните физични фактори, вкл. шум, вибрации и електромагнитни лъчения, типични за района по данни на отговорните институции? Акустичната среда в границите на засегнатите от плана населени места?
Материални активи	<p><i>Очаква ли се реализацията на конкретно предвиждане на плана да засегне или да доведе до промени в:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Балансираното за района териториално развитие? Инфраструктурни обекти в зоната на въздействие на плана?
Взаимодействие между компонентите	<p><i>Очаква ли се конкретно предвиждане на плана да засегне процесите на нормално взаимодействие между</i></p>

Компонент/фактор на средата	Насочващи въпроси
	компонентите на околната среда?

Оценката на въздействието върху околната среда на конкретните предвиждания на плана е направено по следните критерии:

- **Вероятност:** Чрез вероятността се отчита доколко дадено въздействие би могло да се прояви (очаква се с голяма вероятност, очаква се с малка вероятност), като се взема в предвид:
 - Характеристиките на средата, в която се развива плана;
 - Опит на екипа, изготвящ оценката, с проявата на тези въздействия в други подобни проекти, до чието реализиране би довело прилагането на плана.
- **Вид:** Въздействията се разделят на положителни и отрицателни, както и такива със смесена природа, които в зависимост от етапа на проява и други особености, могат да доведат до положително въздействие върху даден компонент/фактор, но отрицателно върху друг;
- **Мащаб/обхват на въздействията:** Те се разделят на такива с малък обхват (от локален до регионален) и въздействия с голям обхват – от национален до трансграничен;
- **Продължителност:** Въздействията се разделят на временни (краткосрочни (за една от фазите за реализация на дадено предвиждане) и дългосрочни (през целия жизнен цикъл на дадена интервенция), средносрочни (с етап, по-дълъг от която и да е от фазите на реализация на дадена интервенция по плана)), както и постоянни (въздействието продължава да съществува и след края на жизнения цикъл на която и да е, предвидена с плана интервенция);
- **Обратимост:** По своята обратимост въздействията могат да бъдат обратими и необратими;
- **Характер на въздействията:** Същите се разделят на първични – проявяващи се на мястото на реализация на предвижданията на плана, директно от дейности по тяхната реализация и вторични – проявяват се в следствие или индиректно от реализацията на плана;
- **Кумулативност:** Изразява се във възможност за кумулиране на въздействията от предвижданията на плана с такива от други планове, програми и/или проекти и усилване на техния ефект;
- **Сила или още интензивност на въздействията:** Определя се по експертна оценка, като се стъпва на спецификите на базовите условия на средата и опита на експертите от други сходни проекти, позоваващ се на чувствителност на рецептора и сила (големина) на въздействието (отчитайки липсата на детайлност и конкретика по отношение съответните дейности на етап план/програма) – въздействията могат да бъдат с:
 - **Ниска положителна интензивност** – **ниска отрицателна интензивност** – не водят до значителни промени в условията на приемащата среда (рецептор) и последиците от същите може бързо да се възстанови след преустановяване на даденото въздействие;
 - **Средна положителна интензивност** – **средна отрицателна интензивност** – въздействията със средна интензивност засягат приемащата среда или още рецептора до степен, позволяваща обратимост в по-дългосрочен аспект и освен това засегната площ е със значителни размери и
 - **Висока положителна интензивност** – **висока отрицателна интензивност** – водят до значително засягане както количествено, така и качествено на приемащата среда, с изключително труден и времеемък процес на обратимост или

необратими; засягане на изключително големи площи от приемащата среда – значително засягане на рецептора.

За определяне на интензивността на въздействията ще се използва следната матрица:

Интензивност на въздействията		Чувствителност на рецептора		
		Слаба	Средна	Силна
Сила на въздействията	Малка	Ниска +	Ниска +	Средна +
		Ниска -	Ниска -	Средна -
	Умерена	Ниска +	Средна +	Висока +
		Ниска -	Средна -	Висока -
	Голяма	Средна +	Висока +	Висока +
		Средна -	Висока -	Висока -

За целите на оценката на предвижданията на плана по отделните компоненти и фактори на околната среда ще се използват критериите и символите към същите, представени в **Таблица 7** по-долу.

Таблица 7. Критерии и символи за извършване на оценка на очакваните предвиждания на плана върху компонентите и факторите на околната среда

№	Критерий за оценка	Ранг за оценка	Символ
1.	Вероятност за проява на въздействието	С голяма вероятност	++
		С малка вероятност	+
		Не се очаква	Не се очаква
2.	Вида на въздействието	Положително	+
		Отрицателно	-
		Със смесена природа	+/-
3.	Мащаб/обхват на въздействията	Въздействия с малък обхват:	•
		- Локален	••
		- Регионален	
		Въздействия с голям обхват:	•••
4.	Продължителност на въздействията	Временни	
		- Краткосрочни	>
		- Средносрочни	>>
		- Дългосрочни	>>>
		Постоянни	<>
5.	Обратимост на въздействията	Обратими	↔
		Необратими	0
6.	Характер на въздействията	Първични	I
		Вторични	II
7.	Кумулативност	Да	Y
		Не	N
8.	Интензивност на въздействията	Ниска интензивност +	LPI
		Ниска интензивност -	LNI
		Средна интензивност +	MPI

№	Критерий за оценка	Ранг за оценка	Символ
		Средна интензивност -	MNI
		Висока интензивност +	HPI
		Висока интензивност -	HNI

По компоненти и фактори използваните специфични методи и източници на информация в допълнение към разписаната по-горе методика, са дадени в детайли в доклада за екологична оценка.

В хода на изготвяне на екологичната оценка не са срещнати трудности по отношение отделните компоненти и фактори на средата.

9 НЕОБХОДИМИ МЕРКИ ВЪВ ВРЪЗКА С НАБЛЮДЕНИЕТО ПО ВРЕМЕ НА ПРИЛАГАНЕТО НА ПЛАНА

Важен аспект на оценката са предложените мерки и начини за недопускане и там, където това е невъзможно, за намаляване на идентифицирания и оценен риск за околната среда.

Предложени са мерки, които да се отразят в окончателния вариант на плана и чрез които се цели свеждане до минимум на отрицателното въздействие върху компонентите на околната среда и върху здравето на хората.

Таблично са представени мерките, за предотвратяване, намаляване и възможно най-пълно отстраняване на неблагоприятните последствия от осъществяването на плана за околната среда и човешкото здраве.

Мерките са съотносими с подробността на предвижданията на Плана, като за всеки компонент и фактор са посочени измерими индикатори за наблюдение и контрол на въздействията върху околната среда по време на реализацията на плана. За всеки индикатор са посочени периодичност на измерване, мерна единица, орган, отговорен за наблюдението и контрола.

Предложените мерки за наблюдение и контрол при прилагане на плана и индикаторите за контрол на съответните предложени мерки са дадени в Таблица 8 по-долу.

Таблица 8. Мерки за наблюдение и контрол при прилагане на плана и индикатори за контрол на съответните предложени мерки

Компонент	Мерки	Индикатори за мониторинг	Единица мярка	Периодичност на измерване и орган по контрол
Атмосферен въздух	Контрол на замърсителите в атмосферния въздух	Годишни, дневни, максимални пределни норми за качество на въздуха.	mg/m ³	Съответната РИОСВ
Повърхностни и подземни води	Контрол на водопотреблението	Консумирана вода	m ³	ВиК оператор ДП „Пристанищна инфраструктура“
	Мониторинг на точковите източници на замърсяване.	Емисионни норми за допустимо съдържание на опасни вещества в отпадъчните води	mg/dm ³ , µg/dm ³	РИОСВ ДП „Пристанищна инфраструктура“
	Пречистване на отпадъчните води	Отношение на количеството на пречистени отпадъчни води към общото количество на отпадъчни води.	%	ДП „Пристанищна инфраструктура“
Ландшафт	Оформяне на прилежащите пространства на техническата и транспортната инфраструктура	Повишаване на естетическата стойност на територията, чрез намаляване на визуалните въздействия на техническата инфраструктура	m ²	ДП „Пристанищна инфраструктура“
Земи и почви; геоложка среда	Наблюдение на местата с най-голям риск от поява на ерозия и свлачищни процеси в резултат на строителни дейности и набелязване на конкретни залесителни и технически мероприятия	Площи предразположени към развитие на ерозия и свлачищни процеси	m ²	ДП „Пристанищна инфраструктура“
Вредни физични фактори	Контрол на шумовите нива, излъчвани от промишлени обекти.	Регистрирани превишения	Бр. регистрирани завишения	Съответните РИОСВ
	Контрол на шумовите нива, електромагнитните полета и при необходимост радиационната обстановка в населените места.	Регистрирани превишения	Бр. регистрирани завишения	Съответните РЗИ и общински администрации
Опасни химични вещества и смеси	Осигуряване на безопасни разстояния при разполагане на съоръжения с нисък или висок рисков потенциал, и на обекти в близост до тях.	Разположение на нови съоръжения с нисък или висок рисков потенциал.	Безопасни разстояния, km	Съответните РИОСВ и общински администрации ДП „Пристанищна инфраструктура“

10 ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Прилагането на предвижданията в Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе ще позволи да се реализират по-мащабни и дългосрочни цели, да се резервират територии за изпълнение на проекти във времето с важно значение за развитието не само на пристанищните инфраструктури, но и на общините и на регионите, в границите на които са ситуирани засегнатите пристанищни терминали, обекта на настоящата оценка.

Обобщавайки анализите и оценките, направени в ДЕО във връзка с предвижданията на Генералния план, може да се заключи, че при прилагане на предвидени мерките за предотвратяване, намаляване и възможно най-пълно отстраняване на неблагоприятните последици от осъществяването на плана за околната среда и човешкото здраве, ще се постигне комплексен положителен ефект върху територията, предмет на оценка.

Не се очаква прилагането на плана да повлияе отрицателно върху предмета и целите на опазване на ситуирани в близост защитени зони от националната екологична мрежа Натура 2000.

В този контекст се предлага на Министъра на околната среда и водите да съгласува прилагането на Генералния план на пристанище за обществен транспорт Русе, с което да се разреши неговото прилагане.