



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

СТАНОВИЩЕ ПО ЕКОЛОГИЧНА ОЦЕНКА

№ 1-1/2025 г.

На основание чл. 84 и чл. 88, ал. 1 от Закона за опазване на околната среда (ЗООС), чл. 26, ал. 1, т. 1 и ал. 2 от Наредбата за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми (Наредбата за ЕО), във връзка с чл. 31, ал. 4 от Закона за биологичното разнообразие (ЗБР) и чл. 36, ал. 4 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка за съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони (Наредбата за ОС),

С Ъ Г Л А С У В А М

проект на Генерален план за пристанищен терминал „Видин-център“, част от пристанище за обществен транспорт Видин

Възложител: Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“

Седалище: област София (столица), община Столична, район Слатина, 1574 София, ж.к. Христо Смирненски, бул. „Шипченски проход“ № 69

Характеристика на проекта на Генерален план за пристанищен терминал „Видин-център“, част от пристанище за обществен транспорт Видин:

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

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

Пристанищната територия включва 6 поземлени имота със следните идентификатори: 0971.501.412, 10971.502.204, 10971.502.839, 10971.502.917, 10971.502.918 и 10971.502.916, с обща площ 30 963 м², всичките урбанизирана територия.



София, 1000, бул. „Кн. Мария Луиза“ 22

Тел: +359(2) 940 6194, Факс: +359(2) 986 25 33



Пристанищната акватория на терминала включва оперативната акватория, зоните за подхождане и маневриране на р. Дунав, които попадат в обхвата на поземлен имот с идентификатор 10971.307.1, област Видин, община Видин, гр. Видин, с обща площ 4 047 972 м².

Генералният план се изготвя в изпълнение на разпоредбите на чл. 112а от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗМПВВПРБ), и с него се определят концепциите за дългосрочно развитие на територията и акваторията на пристанищния терминал. Изработването на плана е разрешено със съвместна Заповед № РД-08-283/05.06.2023 г. на министъра на транспорта и съобщенията и № РД-02-14-605/01.06.2023 г. на министъра на регионалното развитие и благоустройството. Прогнозният период на действие на плана е 20 години, ако няма настъпили значителни икономически и други обществени промени, като в него не са заложили етапи на изпълнение.

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

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

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

Генерални цели:

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

Конкретните цели:

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

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

С него се предвижда устройствената основа и възможност за развитие на пристанищната територия (функционално зонирание и концепция за развитие на територията) и на пристанищната акватория (определят се размерите/площите на оперативната акватория, зоните за подхождане и маневриране и навигационните условия).

Предвижданията на Генералния план са изцяло съобразени с анализа на съществуващата пристанищна инфраструктура, обекти и съоръжения и с местоположението на пристанищен терминал „Видин-център“, който съставлява част от крайбрежната/крайречна зона на гр. Видин. С Генералния план се залага на изпълнение на единна крайречна зона, чрез подобряване на характеристиката на пристанището и разграничаване на тази зона от другите градски зони.

Пристанищният терминал разполага с кейова стена с обща дължина 1 440 м. Кейовата стена е наклонен тип и е изградена от зидан камък. Кейовият фронт формално е разделен на два участъка, като единият участък е от „Телеграф капия“ до „Речна гара“, а другият участък от „Речна гара“ до „Колодрума“.

Терминалът се захранва с питейна вода от градската водопроводна мрежа. Изградени са отклонения, чрез които се захранват всички (съществуващи и проектни) корабни места, на които са монтирани пожарни хидранти, служещи и за бункерование на корабите с вода. Отводнителната канализация е свързана с градската мрежа.

С Генералния план на територията на пристанище „Видин-център“ са обособени следните зони и функции:

1. Пътнически терминал „Видин-център“ с 8 корабни места и речна гара, интегриран с крайбрежната зона (връзка м/у воден-авто-жп транспорт);

2. Яхтена зона, предвидена за крайречната зона в обхвата на терминала. Реализацията на тази зона е предвидена на два етапа. За осигуряване на възможност за развитие на яхтения туризъм и водните спортове е предвидено разполагането на плаващи съоръжения, 50-85 бр. лодкостоянки в най-южната част на пристанище „Видин – център“. Съоръженията ще бъдат монтажностроителни, с предвидено демонтиране през зимния период. С проекта на Генерален план се предвижда зоните за обслужване и поддръжка на яхтите и останалите спомагателни съоръжения да бъдат извън границите на пристанищния терминал;

3. Мобилен транспортно-комуникационен подход свързан с безопасността и здравето на пътниците – с цел осигуряване на безпрепятствен достъп на специализирана автомобилна медицинска и пожарна техника до обектите и съоръженията на пристанищния терминал.

С Генералния план са определени параметрите на територията и акваторията на обособената територия в пристанищния терминал и яхтената зона. В съответствие с решенията на настоящия генерален план не се предвиждат нови стационарни хидротехнически съоръжения. В плана са предвидени нови плаващи хидротехнически съоръжения (ХТС) – понтони за корабни места № 1, 2, 3, 7, 8 и реконструкция (подмяна на понтони) на действащи корабни места № 4, 5 и 6.

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

- УПИ LXXX-412, кв. 518 с предназначение „за брегозащитни съоръжения, пристан. и обслужващи дейности“;

- УПИ LXXXI-204, кв. 518 с предназначение „за пристанищни, обществени и обслужващи дейности, трафопост и брегозащитни съоръжения“;

- УПИ LXXXII-918, кв. 518 с предназначение „за брегозащитни съоръжения, пристан. и обслужващи дейности“;

- УПИ I-916,917 с предназначение „за трафопост и обслужване“;

- УПИ LXXXIII-839, кв. 518 с предназначение „за брегозащитни съоръжения, пристан. и обслужващи дейности“.

Новите УПИ са предвидени по имотните граници на поземлените имоти, с изключение на частта от поземлен имот с идентификатор 10971.502.917, попадаща в улична регулация.

При обособяването на новите УПИ се променят регулационните граници на УПИ I „за трафопост и обслужване“, УПИ II „за крайречен парк и обслужване“ и УПИ III „защитно съоръжение“ от кв. 518. За обособяването на УПИ LXXXII-918 и УПИ I-916,917 по имотните граници съответно на поземлени имоти с идентификатори 10971.502.918 и 10971.502.917, 10971.502.916 се налага промяната на уличната регулация на улица от О.Т. 20 до О.Т. 21 от кв. 518.

В Плана за застрояване се обособяват две основни зони. В едната зона - на сградата на Речна гара в УПИ LXXXI-204, кв. 518 с предназначение „за пристанищни, обществени и обслужващи дейности, трафопост и брегозащитни съоръжения“ се дава възможност за разширение и допълване на съществуващото застрояване. Във втората зона се включва УПИ I-916,917 с предназначение „за трафопост и обслужване“, което отразява съществуващата електроразпределителна инфраструктура, обслужваща пристанището.

поради следните **МОТИВИ**:

1. Проектът на Генерален план не влиза в противоречие и е с принос за постигане на конкретни цели от относимите стратегии, планове и програми на местно, регионално, национално и международно ниво.

2. Текущото състояние на околната среда и здравно-хигиенните аспекти не поставя ограничения за реализацията на предвижданията на Генералния план.

3. С Генералния план не се очаква значително засягане на територии, като предвижданията на плана не водят до задълбочаване на съществуващи или възникване на нови екологични проблеми.

4. В резултат на Генералния план не се очаква отрицателно въздействие по отношение на **климат**. Предвид местоположението на пристанищен терминал „Видин – център“ по поречието на р. Дунав и констатираните в доклада за екологична оценка климатични рискове, предвидените мерки за адаптация – включително укрепване на кейовата стена, подобряване на отводнителната инфраструктура и осигуряване на достъп при различни водни нива – се оценяват като подходящи и съответстващи на добрите практики.

Мерките за енергийна ефективност и оптимизация на експлоатацията биха допринесли за намаляване на емисиите на парникови газове, в съответствие с националните и европейските цели за смекчаване на изменението на климата.

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

Предвиденото с Генералния план озеленяване ще се отрази положително на качеството на атмосферния въздух (КАВ) в района.

Основното натоварване на пристанищния терминал ще е през летните месеци (предвид очаквания повишен туристически пътнически трафик тогава), когато атмосферния въздух не е натоварен от битовото отопление. Косвен, но с висока значимост положителен ефект ще възникне с пренасочване на част от пътния трафик в направление пристанищата в делтата на р. Дунав, в т.ч. се очаква разтоварване на трафика по път E79 в участъка Видин-Калафат.

Незначителни замърсявания на атмосферния въздух се очакват в резултат от използването на строителна техника по време на строителните дейности. Не се предвиждат мащабни земно-изкопни работи, тъй като обектите и съоръженията на сухоземната част на терминала са съществуващи, като предвидената офис-сграда на новопредвидената яхтена зона се планира да представлява малка масивна сграда или преместваем обект. Единствените изкопни дейности в малък обем, са свързани с прокарването на подземна инфраструктура – ел. захранване и снабдяване с питейна вода на новопредвидената яхтена зона.

Емисиите от строителните дейности са определени като неорганизиран емисии на прахови частици с различен размер, общо като общ суспендиран прах от работата на строителната техника и извършваните дейности.

По време на последващата експлоатация на съоръженията не се очаква замърсяване на атмосферния въздух, тъй като не се налагат дейности с организирани източници на емисии в атмосферния въздух.

За целите на екологичната оценка е извършено дисперсионно моделиране на два етапа:

- първоначално с отчитане на дейностите по реализация на Генералния план на пристанищен терминал „Видин-център“, по време на извършване на строителните дейности, като най-съществени по отношение на замърсяването на въздуха с прахови частици (ФПЧ¹⁰), без отчитане на съществуващите източници на емисии в атмосферния въздух в община Видин;

- на следващ етап, дисперсионно моделиране на емисиите на прахови частици (ФПЧ¹⁰) с включване и на съществуващите източници на емисии от отделните сектори.

Резултатите за получената максимална средноденонощна концентрация в частност в резултат на извършените дейности, показват, че емисиите в атмосферния въздух оказват влияние единствено в рамките на обекта и в непосредствена близост до него, като максималната средноденонощна концентрация, получена в резултат на дисперсионното моделиране е 14.4 µg/m³. Максималната средноденонощна концентрация на ФПЧ¹⁰ е много по-ниска от средноденонощната норма от 50 µg/m³.

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

6. Пристанищен терминал „Видин-център“ не представлява източник на негативно въздействие върху **водите**, като това обстоятелство ще се запази и след реализиране на генералния план. Планът предвижда изграждане на необходимите ВиК инженерни съоръжения (водопроводна мрежа, спирателни кранове, надземни пожарни хидранти) с включването им към уличния водопровод за питейни и противопожарни нужди, както и нова канализационна мрежа, която ще бъде свързана с градската канализация. В цялост, изпълнението на генералния план няма да окаже влияние върху количествените и качествените характеристики на повърхностните и подземните водни ресурси. Въздействието ще е по-скоро положително поради обновената инфраструктура на обекта.

Предвидените нови плаващи хидротехнически съоръжения (ХТС) – понтони за корабни места № 1, 2, 3, 7, 8 и реконструкция (подмяна на понтони) на действащи корабни места № 4, 5 и 6 не оказват влияние на движението на водата, не са предпоставка за покачване на нивата на р. Дунав и за допълнителни опасности от наводнения.

Изготвеният проект на Генерален план не предвижда разширение на пристанищната и техническата инфраструктура, както и промени в обхвата на акваторията на река Дунав. Не са планирани товарни дейности, изграждане на нови корабни места, разширение на пристанищни терминали, нови пътища, нови жп подходи, нови водовземания.

7. **Земни недра** - На пристанищния терминал не се предвиждат строителни дейности в зоната на брегоукрепване, поради което Генералния план няма потенциал да допринесе за възникване на ерозионни процеси и свлачища в района и не се очаква въздействие върху земните недра.

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

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

10. **Биологично разнообразие и защитени територии** - Генералният план за пристанищен терминал „Видин-център“, част от пристанище за обществен транспорт Видин не попада в защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии, така че защитени територии няма да бъдат пряко или косвено отрицателно повлияни. Планът ще се реализира на антропогенно повлияна територия, в която няма находища или популации на защитени видове от флората и фауната, затова отрицателно въздействие върху биологичното разнообразие също няма да има. Прилагането на плана може да се определи като положително въздействие върху този компонент на околната среда, защото е предвидено озеленяване в антропогенен район, съставен от урбанизирани територии.

11. **Културно наследство** - В границите на обекта няма регистрирани културни ценности, нито следи от археологически находки. В тази връзка не се очаква отрицателно въздействие върху компонента. Очаква се косвено положително въздействие върху културното наследство в района в резултат на привличането на повече туристи в града, което от своя страна ще стимулира опазването и поддържането на тези обекти.

12. Няма да има отрицателни въздействия за **материалните активи**, като на етапа на изготвяне на инвестиционните проекти следва да се интегрират мерки за адаптация и устойчивост на проектните решения спрямо изменението на климата.

13. **Шум** - Развитието на пристанищен терминал „Видин-център“ е възможно да доведе до повишаване на фоновия шум в непосредствена близост до пътния му достъп

поради очакваното увеличение на автомобилния трафик, което ще е в границите на допустимите стойности. Очаква се и положително въздействие на регионално ниво вследствие насърчаване ползването на водния транспорт за сметка на пътническия.

14. **Отпадъци** - Няма да има отрицателно въздействие върху компонентите на околната среда и населението при спазване на изискванията на относимата нормативна уредба и осигуряване на достатъчен капацитет и брой на съдовете за временно съхранение на отпадъци на територията на пристанищния терминал.

15. **Опасни химични вещества и риск от големи аварии** - Няма риск от засягане на територии в резултат на опасните химични вещества, тъй като дейностите на пристанищния терминал не са свързани с употреба и съхранение на такива вещества. Най-близките предприятия с рисков потенциал от възникване на голяма авария са на значително отстояние, което предотвратява възможността при възникване на аварийна ситуация да бъдат засегнати обекти и съоръжения на пристанищния терминал.

16. Не се очаква значително отрицателно въздействие върху **човешкото здраве**, в т.ч. на работещите и на близкото население в резултат на реализирането на плана, при изпълнение на предвидените мерки в настоящото становище по екологична оценка.

17. Планът няма да доведе до **кумулятивно въздействие** на предвижданията на Генералния план спрямо одобрените устройствени зони на територията на града и спрямо одобрени и процедирани инвестиционни предложения, проекти, планове и програми.

Въз основа на анализите и оценките на текущото състояние на околната среда в района на Генералния план и на възможните въздействия, които предвижданията му биха могли да окажат върху околната среда и човешкото здраве, въздействието върху повечето компоненти и фактори на средата е локализирано по обхват и не излиза извън границите на територията на пристанищния терминал.

Съседните устройствени зони съгласно действащия ОУП на гр. Видин са разположени устройствени зони за озеленяване, паркове и градини, жилищни зони, зони за обществено обслужване, смесена централна зона, транспортно-комуникационна инфраструктура и паметници на културата.

С транспортно-комуникационната инфраструктура, включително жилищните зони, зоните за обществено обслужване и смесената централна зона ще се наблюдава вторичен кумулативен ефект, свързан с транспортния трафик – с увеличаване на пътническия товаропоток към и от пристанищния терминал. Това от своя страна е свързано с увеличение на емисиите на вредни вещества – основно фини прахови частици в атмосферния въздух и на шума от сухопътния транспорт. Оценката на кумулативното въздействие показва, че:

- по отношение на КАВ приносът на транспорта, в т.ч. от и до пристанището е незначителен, като превишенията на нормите за КАВ се дължат на битовото отопление на твърдо гориво;

- по отношение на шума пътният трафик от и към пристанището няма да наруши граничните стойности за шум в близките обекти подлежащи на усилена защита от шум.

Паметниците на културата нямат аналогични и припокриващи се въздействия с въздействията на пристанищния терминал, поради което кумулация не се очаква.

По отношение на граничещите зони за озеленяване, в т.ч. паркове и градини, Генералният план ще има положителен кумулативен ефект, тъй като предвижда изпълнение на озеленяване в свободните от застрояване площи на пристанищния терминал.

Анализ и оценката на потенциала за възникване на кумулативен ефект от инвестиционни предложения, планове и програми на територията на гр. Видин показват липса на значително отрицателно кумулативно въздействие в резултат на реализирането на Генералния план.

18. Няма да има **трансгранично въздействие** от реализацията на Генералния план.

19. На база на информацията в доклада по екологична оценка са разгледани следните **алтернативи**:

19.1. „Нулева алтернатива“ - при неизпълнение на проекта на Генерален план. В този случай, пристанищният терминал ще запази съществуващото си в момента състояние. Тази алтернатива е свързана с пропускане на възможностите за: изпълнение на проект за подходящо озеленяване на свободните от застрояване площи на терминала, подобряване на ландшафта, модернизация на пристанищните обекти и съоръжения и влагане в нови материални активи и реализиране на социално-икономически ползи за района и местното население.

19.2. „Алтернатива 1“ е представеният проект на Генерален план - очакват се положителни въздействия по отношение на някои компоненти и фактори на средата (в т.ч. материални активи, ландшафт, почви), незначителни или липса на въздействия за останалите компоненти и фактори на средата.

Въз основа на оценките не е установена необходимост от разглеждане на допълнителни алтернативи за местоположение и обхват на предложените с плана дейности – същите са допустими за реализация от гледна точка на опазване на околната среда и човешкото здраве

20. Съгласно местоположението на територията, обхваната от проекта на Генерален план не попада в границите на защитени територии по Закона за защитените територии и защитени зони по Закона за биологичното разнообразие. Най-близко разположените са три защитени зони - на повече от 1600 м на югозапад е BG0000524 „Оризището“ за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна и на повече от 6600 м на север-североизток - BG0002067 „Остров „Голя“ за опазване на дивите птици и BG0000552 „Остров „Кутово“ за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна.

На основание чл. 37, ал. 3 от Наредба за ОС е извършена преценка за вероятната степен на отрицателно въздействие, според която проектът на „Генерален план на пристанищен терминал „Видин – център“, част от пристанище за обществен транспорт Видин“, **няма вероятност** да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в най-близко разположените посочени-по-горе защитени зони, поради следните **мотиви**:

20.1. Предвид целите в разглеждания план, с реализиране на дългосрочния проект не се очаква каквото и да било пряко или косвено отрицателно въздействие върху природните местообитания и местообитания на видовете, предмет на опазване в цитираните защитени зони;

20.2. Предвид отдалечеността на предвижданията на плана от границите на защитените зони, при изпълнението на дейностите не се очаква генериране на шум, емисии и отпадъци във вид и количества, които да окажат трайно или необратимо значително отрицателно въздействие върху тях, вкл. безпокойство, които да доведат до изменения в структурата и функциите на опазваните популации на видове, вкл. птици.

20.3. Не се очаква и отрицателно кумулативно въздействие със значителен ефект върху видове и местообитания, вкл. птици, предмет на опазване в защитените зони, в резултат на реализацията на настоящия план, спрямо одобрените до момента планове, програми и/или проекти.

20.4. В проекта на „Генерален план на пристанищен терминал „Видин – център”, част от пристанище за обществен транспорт Видин” са предвидени мерки за опазване на околната среда, които заедно с поставеното условие в т. I. 1. в настоящия акт ще изключат вероятността от възникване на отрицателни въздействия върху защитените зони и техния предмет на опазване в резултат от реализирането на Генералния план.

21. В хода на съвместената процедура по екологична оценка с оценката за съвместимост е изискано и съответно е предоставено становище, по смисъла на чл. 155, ал. 1, т. 23 от Закона за водите от:

- Басейнова дирекция „Дунавски район“ (БДДР) с вх. № ЕО-38/19.01.2024 г. на МОСВ (изх. № ПУ-01-1021-1/19.01.2024 г. на БДДР), съгласно което, проектът на „Генерален план на пристанищен терминал „Видин – център”, част от пристанище за обществен транспорт Видин” е допустим спрямо Плана за управление на речните басейни на Дунавски район **2016-2021 г.** и Плана за управление на риска от наводнения на Дунавски район **2022-2027 г.** при условие, че се спазват мерките и изискванията в посоченото становище.

- актуално становище с вх. № ЕО-38/27.02.2025 г. от БДДР, по смисъла на чл. 155, ал. 1, т. 23 от Закона за водите. В него е посочено, че проектът на „Генерален план на пристанищен терминал „Видин – център”, част от пристанище за обществен транспорт Видин” е допустим спрямо Плана за управление на речните басейни на Дунавски район **2022-2027 г.** и Плана за управление на риска от наводнения на Дунавски район **2022-2027 г.** при условие, че се спазват мерките и изискванията в посоченото становище. Направена е мотивировка за заключението за допустимост, съгласно която:

- планът попада в повърхностно водно тяло с код BG1DU000R001, име „река Дунав“ с географски обхват река Дунав от границата при Ново село до границата при Силистра. Водното тяло е силно модифицирано водно тяло и оценено в умерено екологично състояние и недостигащо добро химично състояние;

- не се очаква реализираните с плана дейности да окажат значително негативно влияние върху елементите за качество на водното тяло;

- заложените дейности не се очаква да доведат до влошаване на екологичното и химичното състояние на повърхностното водно тяло и до непостигане на поставената екологична цел;

- планът попада в подземно водно тяло (ПВТ) с код BG1G0000QAL002 и име „Порови води в Кватернера – Видинска низина“, оценено в добро химично и добро количествено състояние;

- не се предвижда водовземане и/или ползване на подземни води, както и използване на приоритетни и/или опасни вещества, които да създадат предпоставка за пряк контакт с подземните води;

- планираните дейности няма да окажат негативно въздействие върху ПВТ, респективно няма да доведат до влошаване на химичното и/или количественото състояние на ПВТ и до непостигане на поставените цели;

- териториалния обхват на проекта на Генералния план не засяга зони за защита на водите определени, съгласно чл. 119а, ал. 1, т. 1 (зона за защита на питейните води от

повърхностни водни тела), т. 2 (зони за отдых и водни спортове) от Закона за водите. Не попада и в уязвима зона, по смисъла на чл. 119а, ал. 1, т. 3 от същия Закон.

- планът попада в чувствителна зона с код BGCSARI03, по смисъла на чл. 119а, ал. 1, т. 3 от Закона за водите;

- предложения за разглеждане проект Генерален план на пристанищен терминал „Видин-център“ не попада в границите на санитарно-охранителни зони (СОЗ), определени по реда на Наредба № 3/16.10.2000 г. за условията и реда за проучване, проектиране, утвърждаване и експлоатацията 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;

- планът не попада в буферна зона с радиус 1 000 м на водоизточник за питейно-битово водоснабдяване, без определен СОЗ, за който е необходимо да се спазват ограниченията, съгласно Приложение 1 към Национален каталог от мерки към ПУРБ.

22. Министерство на здравеопазването (МЗ), с писмо вх. № ЕО-38-11/26.08.2025 г. на МОСВ, е направило заключение, че въз основа на представените в доклада за екологична оценка информация, данни, анализи и заключения, дава положителна оценка. В допълнение, е посочено следното:

22.1. В доклада за екологична оценка е отразено, че към съществуващите оперативна и речна гара са изпълнени сградни ВиК отклонения от градските улични ВиК мрежи, както и електрозахранване.

Посочва се, че пътния достъп до пристанищния терминал е съществуващ.

22.2. Предвид местоположението на Пристанищния терминал „Видин-център“ в центъра на гр. Видин, същият граничи с парковата зона на града, централната градска част, както и с жилищни сгради, което обуславя наличието на значителен брой обекти, подлежащи на здравна защита в близост до терминала.

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

22.3. По отношение на оценката на въздействие на физичните фактори се посочва, че на площадката на пристанищния терминал не се експлоатират източници на промишлен шум.

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

22.4. Съгласно изчисленията по съществуващата методика в радиус от 25 m от източника на шум, максималното шумово натоварване ще е до 55 dB(A), а на 60 m от източника на шум, максималните стойности ще са до 45 dB(A).

В ДЕО се посочва, че очакванията са максималното ниво на шума в местата, подлежащи на защита да бъде: 47 dB(A) в района на най-близката жилищна сграда; 55 dB(A) в района на най-близкия хотел.

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

22.5. Предвижда се строителните работи да се извършват само през светлата част от денонощието.

Съгласно направените анализи, шум се очаква да има от движението на автомобили по подходите към пристанището за достигане на новата и модернизирана инфраструктура. Изчисленото ниво на шума на разстояние 25 m от оста на пътя е до 50 dB(A), което е с 5 dB(A) под граничните стойности за жилищни зони и територии, и 10 dB(A) под граничните стойности за централни градски части. Това е при възможно най-тежкия вариант, при който целия прогнозен денонощен поток от автомобили минава за 8, а не за 24 часа.

23. С Решение I-1/2025 г. от 16.12.2025 г., Междуведомствена комисия (МК) – специализиран състав на Висшия експертен екологичен съвет предлага да се съгласува проекта на Генерален план за пристанищен терминал „Видин-център“, част от пристанище за обществен транспорт Видин.

и при следните мерки и условия:

I. Мерки и условия за предотвратяване, намаляване или възможно най-пълно отстраняване на предполагаемите неблагоприятни последствия от осъществяването на проекта на Генерален план за пристанищен терминал „Видин-център“, част от пристанище за обществен транспорт Видин:

Общи:

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

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

3. Да се използват платнища при извозване на материали с автосамосвали, както и да се ограничават праховите емисии при товарене/разтоварване, транспортиране и складиране

на земни маси и строителни материали, съгласно изискванията на чл. 70 от Наредба № 1 от 27 юни 2005 г. за норми за допустими емисии на вредни вещества (замърсители), изпускани в атмосферата от обекти и дейности с неподвижни източници на емисии.

4. По време на изкопните и транспортните дейности, при сухо и ветровито време да се оросяват строителните площадки, с цел предотвратяване разпрашаването от строителната и транспортна техника.

5. Да се актуализират Плана за действие при бедствия, аварии и катастрофи, документите и инструкциите, свързани с осигуряване на безопасни и здравословни условия на труд и Плана за приемане и обработване на отпадъци за пристанища Лом и Видин, и при необходимост да се ревизира капацитета на съществуващите специализирани съдове за отпадъци.

6. За всяко инвестиционно предложение, свързано с водовземане и/или ползване на повърхностни и подземни водни обекти, да се проведе процедура по глава четвърта от Закона за водите, за издаване на съответното разрешение.

7. Да се актуализира договора с „Водоснабдяване и канализация – Видин“ ЕООД, за приемане на отпадъчните води от пристанищен терминал „Видин- център“.

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

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

10. Да не се допуска работа на празен ход на машините с двигатели с вътрешно горене по време на строителните дейности.

11. Съвместно с Община Видин и съответните компетентни органи да се разработи План за ефективна организация на движението на моторни превозни средства към пристанищния комплекс.

12. Да се изпълнят предвидените с плана озеленителни мероприятия и да се поддържат зелените площи, като при озеленяването да не бъдат засаджани и отглеждани растителни видове, които могат да бъдат инвазивни по отношение на местната флора и фауна, като тези включени в инвазивните чужди видове за Европа (Delivering Alien Invasive Species Inventories for Europe - DAISIE), ALARM и NOBANIS, във връзка с Глобална стратегия за опазване на растенията и Национална стратегия за опазване на биологичното разнообразие.

13. Да не се допуска изтичане на отпадъчни води или изхвърляне на отпадъци към бреговата зона.

14. При реализиране на дейностите по проекта да се спазват следните забрани, ограничения и мерки, заложиени в ПУРБ 2022 - 2027 г. на Дунавски район:

14.1. Забранителна мярка с код DP_2 и с код на действие DP_2_8 „Намаляване на дифузното замърсяване от промишлени дейности“ – забрана за миене и обслужване на транспортни средства и техника в крайбрежните заливаеми ивици и принадлежащите земи на водохранилищата.

14.2. Забранителна мярка с код НУ_7 и с код на действие НУ_7_10 „Подобряване на хидроморфологичното състояние на реките“.

14.3. Забранителна мярка с код РМ_2 и с код на действие РМ_2_2 „Опазване на химичното състояние на подземните води от замърсяване и влошаване“ – забрана за извършване на дейности, водещи до отвеждането в подземните води на опасни вещества.

14.4. Забранителна мярка с код DP_3 и с код на действие DP_3_1 „Намаляване на замърсяването от корабна и пристанищна дейност“, като се предприемат действия за изпълнение на мярката за осъществяване на контрол на дейности по събиране и транспортиране на корабни и битови корабни отпадъци, включително отпадъчни води.

14.5. Забранителна мярка с код DP_2 и с код на действие DP_2_3 „Намаляване на дифузното замърсяване от промишлени дейности“ с предприемане на действия за депониране на производствени отпадъци в съответствие с изискванията за третиране на отпадъците.

II. Мерки за наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда и човешкото здраве при прилагането на проекта Генерален план за пристанищен терминал „Видин-център“, част от пристанище за обществен транспорт Видин:

1. На всеки три години от прилагането на плана възложителят да изготвя доклади по наблюдението и контрола на въздействието върху околната среда при прилагането му, включително на мерките за предотвратяване, намаляване или възможно най-пълно компенсиране на предполагаемите неблагоприятни последици от осъществяването на програмата и стратегията. Изготвените доклади да се представят в Министерство на околната среда и водите за одобряване.

2. Наблюдението и контролът на въздействията върху околната среда при прилагането на „Генерален план за пристанищен терминал „Видин-център“, част от пристанище за обществен транспорт Видин“ да се извършват въз основа на следните мерки и индикатори:

№	Мярка по наблюдение и контрол	Индикатор	Отговорен орган по изпълнение
1.	Поддържане в добро състояние на високостеблената растителност на територията на терминала	Състояние на зелените площи; Степен на озеленяване на свободните от застрояване площи	Пристанищен оператор
2.	Поддържане в добро състояние на кейовата стена и предпазното съоръжение, изградено по дължината ѝ	Състояние на предпазното съоръжение (наличие на нарушения)	Пристанищен оператор
3.	Свързване на новите усвоени терени за пристанището към градската канализационна мрежа	Разрешение за строеж с вкл. канализация и актуален договор с оператора на градската канализация с пречиствателна станция за отпадъчни води	Пристанищен оператор

4.	Измерване на шумовите нива на пристанищната площадка и в района на най-близката жилищна сграда	Протоколи от извършен контрол на шума	Пристанищен оператор
----	--	---------------------------------------	----------------------

3. При констатирани неблагоприятни последствия върху околната среда и/или човешкото здраве да се предложат и предприемат своевременни мерки за тяхното отстраняване.

Настоящото становище не отменя задълженията на възложителя за изпълнение на изискванията на ЗООС и други специални закони и подзаконови нормативни актове и не може да служи като основание за отпадане на отговорността, съгласно действащата нормативна уредба.

При промяна на възложителя и/или преди изменение на плана възложителят, съответно новият възложител трябва да уведоми МОСВ своевременно, съгласно чл. 88, ал. 7 от ЗООС.

На основание чл. 28 от Наредбата за ЕО възлагам на директорите на РИОСВ – Монтана, и Басейнова дирекция „Дунавски район“ контрола на поставените условия и мерки в рамките на тяхната компетентност.

На основание чл. 88, ал. 3 от ЗООС, заинтересованите лица могат да обжалват становището пред Върховния административен съд по реда на Административнопроцесуалния кодекс в 14-дневен срок от съобщаването му.

Заличени данни
МАНОЛ ГЕНОВ **съгласно ЗЗЛД**
Министър на околната среда и водите

29.12.2025 г.